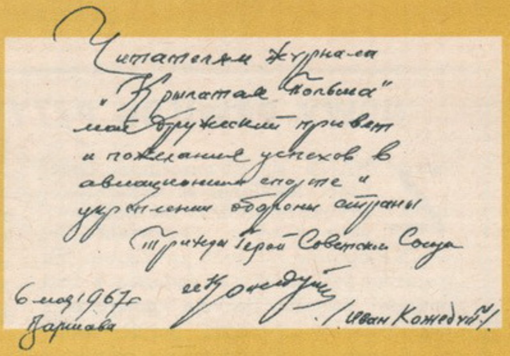
SKRZYDLATA POLSKA

NR 22 (829) • 28. V. 1967 • ROK XXIII/XXXVII • CENA 2 ZŁ

Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" przesyłam moje przyjacielskie pozdrowienia i życzenia sukcesów w sporcie lotniczym i umacnianiu obronności kraju.

Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego

IWAN KOŻEDUB


Читателям журнала
„Крылатая Польша"
мой дружеский привет
и пожелание успехов в
авиационном спорте и
укреплении обороны страны
Трижды Герой Советского Союза
6 мая 1967 г.
Варшава
/Иван Кожедуб/

Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego generał pułkownik pilot IWAN KOŻEDUB pozdrawia czytelników „Skrzydlatej Polski"



Foto: B. Koszewski

NOWY PAWILON PRZYLOTOWY NA OKĘCIU

ZNANE są powszechnie trudności lokalowe w Centralnym Porcie Lotniczym na warszawskim Okęciu. Sprawiają one wiele kłopotów zarówno pasażerom jak i służbie PLL LOT. W związku z tym podjęta została decyzja polepszenia warunków w obecnym porcie lotniczym poprzez wybudowanie pawilonu przylotowego dla ruchu zagranicznego, parkingu samochodowego o pow. 2 500 m² oraz wybudowanie pomieszczeń dla służby zagranicznych przedsiębiorstw lotniczych, dzięki czemu będzie można poprawić poziom obsługi pasażerskiej w porcie krajowym.

W dniu 15 maja br. oddany został do użytku pawilon przylotowy dworca lotniczego. Ma on ogólną powierzchnię 800 m² . Zainstalowanych tu zostanie 5 tzw. ciągów obsługi pasażerów, przybywających do Warszawy. W ciągu dwudziestu minut będą one mogły obsłużyć wszystkich pasażerów np. samolotu Ił-18 (87—97 osób). Chodzi tu o odprawę paszportową i celną oraz funkcje recepcyjne LOT-u.

Dzięki wybudowaniu przez PLL LOT tego obiektu, zwolniona zostanie dotychczas użytkowana część przylotowa dworca zagranicznego i przeznaczona wyłącznie dla pasażerów odlatujących z Warszawy.

Nowo wybudowany parking samochodowy przyniesie dodatkowo około stu stanowisk dla samochodów. Z płyty przed dworcem krajowym i zagranicznym wycofane zostaną autobusy MZK, które otrzymają specjalnie wybudowaną pętlę.

Generalnym wykonawcą nowych inwestycji na Okęciu było Warszawskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego „Budomontaż", a wykonawcą parkingu Warszawskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych. Należy tu podkreślić, że przewidziany czas budowy w stosunku do uprzednio stosowanego skrócony został trzykrotnie — z 18 do 6 miesięcy. Jest to zasługa całej załogi budowlanej oraz odpowiedzialnych za przeprowadzenie robót: mgra inż. Andrzeja Brydowskiego i Józefa Potykanowicza z „Budomontażu" i inż. Ignacego Cioska z PLL LOT, który spełniał funkcje inspektora nadzoru inwestorskiego.

Realizatorem i inwestorem wszystkich tych przedsięwzięć są Polskie Linie lotnicze LOT; po wybudowaniu pawilonu przekażą go one nieodpłatnie Zarządowi Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, który jest gospodarzem lotnisk. (si)

NA TRASIE: SPLIT

W NIEDZIELĘ 21 maja br. odbyło się otwarcie nowego połączenia zagranicznego PLL LOT na trasie z Warszawy do Splitu. Tak więc jest to już trzecia z kolei linia lotnicza, łącząca Polskę z Jugosławią.

Samoloty LOT-u typu Ił-18 startują z Warszawy w każdą niedzielę o godzinie 18. Przylot do Splitu o godzinie 20,40, odlot o godz. 22 i powrót do Warszawy o godzinie 0,40.

Uruchomienie nowego połączenia pomiędzy Warszawą i wybrzeżem Adriatyku ma szczególne znaczenie dla rozwoju turystyki. Dotychczas podróżni polscy, a także z krajów skandynawskich, lecieli samolotami PLL LOT do Belgradu lub Zagrzebia i stąd dalej udawali się na wybrzeże. Dojazd pociągami jest jednak dość kłopotliwy, trzeba bowiem pokonać rozległe pasmo gór Dynarskich. Dojazd z Zagrzebia do Adriatyku jest łatwiejszy i wygodniejszy, lecz podróżnych, chcących spędzić urlop na południowych wybrzeżach lub wyspach Jugosławii, czekała długa podróż statkiem lub autobusem. Połączenie do Splitu upraszcza i przyspiesza dostanie się do Dubrownika, na słynną Riwierę Makarską, a także na wyspy Hvar, Bracz, Korczulę i Mljet.

Otwarcie naszej nowej linii do Splitu spotkało się z dużym zainteresowaniem polskich i skandynawskich turystów.

FRANCISZEK KĘPKA 4 W NRF

POWRÓCIŁA do kraju nasza ekipa szybowcowa, która brała udział w Zawodach Szybowcowych przeprowadzonych w rejonie Stuttgartu na terenie NRF, w dniach od 28 kwietnia do 9 maja br. W skład ekipy wchodzili: kierownik — mgr Jerzy Adamek, pilot — Franciszek Kępka i mechanik — Mieczysław Wilczak. Na starcie stanęły 53 szybowce, w tym 43 w klasie standard. W obu klasach uczestniczyło 9 pilotów zagranicznych z Austrii, POLSKI, Szwajcarii, Szwecji i USA. Rozegrano 5 konkurencji. W ostatecznej klasyfikacji zawodów Franciszek Kępka zajął 4 miejsce w klasie standard (wyprzedzili go trzej piloci NRF) oraz pierwsze wśród pilotów zagranicznych. Polski pilot startował na szybowcu typu „FOKA-4".

W dniu zakończenia zawodów Jerzy Adamek zademonstrował piękny pokaz wyższej akrobacji na „FOCE", który stał się sensacją dnia, przyczyniając się do pochlebnych komentarzy prasowych. Relacje na temat udziału naszej ekipy w zawodach na terenie NRF opublikujemy w jednym z następnych numerów naszego tygodnika. (m)

OBÓZ SZYBOWCOWY AEROKLUBU JELENIOGÓRSKIEGO W LUBINIE

W MAJU br. Aeroklub Jeleniogórski zorganizował w Lubinie szybowcowy obóz wyczynowy. W ciągu pierwszych 10 dni maja piloci wylatali ponad 100 godzin, przelatując z górą 2 500 km i zdobywając ponad 15 000 pkt. w Memoriale. Przeloty docelowo-powrotne do Leszna i Wrocławia wykonali piloci: H. Sienkiewicz, E. Wawrzyniak, Z. Mazurek, T. Snochowski, J. Ziobro i S. Różycki. Na trójkącie 107 km, rozłożonym po lasach lubińskich, mimo niezbyt sprzyjającej pogody J. Ziobro na „Zefirze" uzyskał prędkość 76 km/h, a Stanisław Furmaniak na „Standardzie" uzyskał prędkość 67 km/h.

Stefan Różycki

WYSOKIE ODZNACZENIE JANUSZA MEISSNERA

Z OKAZJI Dnia Działacza Kultury odbyła się 13 maja br. w Ministerstwie Kultury i Sztuki uroczystość dekoracji odznaczeniami państwowymi wybitnych twórców i artystów oraz najbardziej zasłużonych działaczy na polu upowszechniania kultury. Między innymi Krzyżem Komandorskim Odrodzenia Polski odznaczony został znakomity pisarz — Janusz Meissner.

Nasze serdeczne gratulacje.

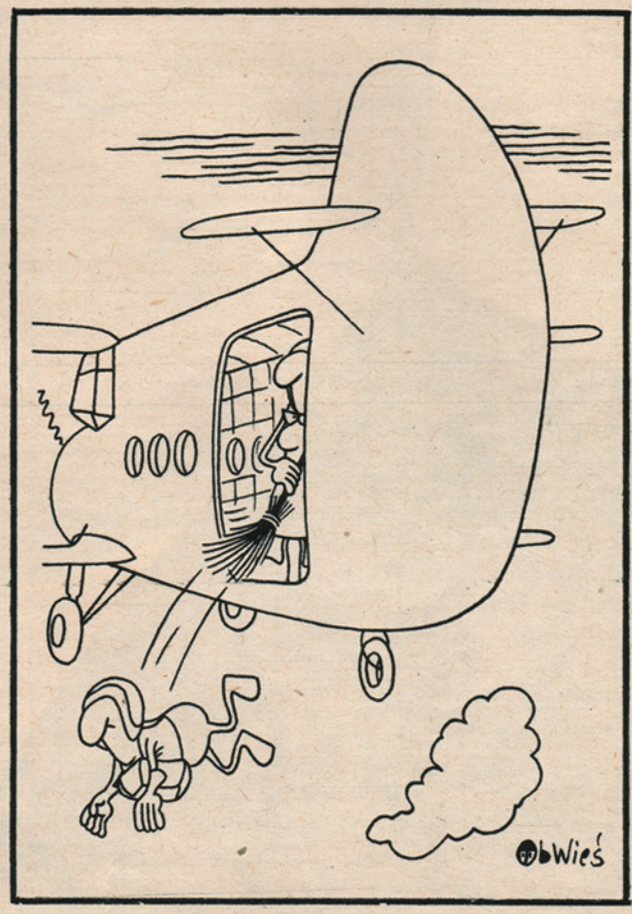
LOTNICY POZNAŃSCY PRZED WYŚCIGIEM POKOJU

11 MAJA br. Poznań był miejscem zakończenia II etapu XX Wyścigu Pokoju Warszawa-Berlin-Praga. Uroczystą imprezę zorganizowaną w dniu przyjazdu kolarzy na stadionie im. 22 Lipca uświetnili również członkowie sekcji samolotowej i spadochronowej Aeroklubu Poznańskiego. Gościnnie występujący w Poznaniu Stefan Studencki kręcił niezwykle kunsztowne wiązanki akrobacji na samolocie Zlin-26. Następnie skoczkowie Zygmunt Renz, Stanisław Stanisławiak, Bogdan Jankowski i Eugeniusz Olszański wykonali z wysokości 800 m skok na płytę stadionu. Skakano z samolotu PZL-101 „Gawron" na spadochronach PTCH-6, które stanowią nowy nabytek sekcji spadochronowej i przyczynią się z pewnością do polepszenia wyników osiąganych w skokach na celność lądowania. Bardzo celne, efektowne skoki na pięknych, kolorowych czaszach wzbudziły niesłychany aplauz prawie 70-tysięcznej publiczności.

Ukoronowaniem imprezy był start balonu wolnego „Poznań", który udekorowany flagami państw biorących udział w Wyścigu Pokoju majestatycznie uniósł się nad stadionem w chwili, gdy czołówka kolarzy wpadła na bieżnię.

Udane pokazy w dużej mierze przyczyniły się do popularyzacji lotnictwa sportowego wśród społeczeństwa miasta Poznania.

Andrzej Szymysł



ZNIŻKI STUDENCKIE PLL „LOT"

DUŻYM zainteresowaniem wśród słuchaczy wyższych uczelni spotkało się wprowadzenie przez Polskie Linie Lotnicze LOT 50-procentowych zniżek studenckich na przeloty krajowe. Ulgi te udzielane są w miarę wolnych miejsc w samolotach, w okresie od 15 września do 30 marca każdego roku, a także z okazji Międzynarodowych Targów Poznańskich w okresie od 1 do 30 czerwca na trasie Warszawa-Poznań-Warszawa. O powodzeniu komunikacji lotniczej wśród studentów świadczy najlepiej fakt, że do 30 marca br. skorzystało ze zniżek 8 405 osób. Przy okazji warto podkreślić, że największą popularnością wśród młodzieży akademickiej cieszyły się linie z Warszawy do Gdańska i Wrocławia.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

SZCZECIŃSKIE Towarzystwo Naukowe wydało interesującą pracę znakomitego uczonego radzieckiego polskiego pochodzenia prof. Ary Sternfelda pt. „Śladami kosmonautycznych koncepcji z lat 1929 — 1935".

■

WROCŁAWSKI cykl telewizyjny „Zwykłe sposoby — niezwykłe sekrety" powrócił raz jeszcze do lotnictwa, zajmując się w swym kwietniowym programie rozwojem samolotu myśliwskiego. Przed kamerami wystąpił ponownie płk pil. Stanisław Skalski, opowiadając o toczonych przez siebie walkach w ostatniej wojnie. Program przygotowali: Barbara Folta i Andrzej Macko.

■

INŻYNIER Bernard Staszewski z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego skonstruował opylacz samolotowy, pozwalający uzyskać równomierne pokrycie upraw środkami chemicznymi.

■

PO KRÓTKIEJ lecz ciężkiej chorobie zmarł ppłk pil. Zdzisław Iljaszewicz, zasłużony oficer ludowego Lotnictwa Polskiego.

■

NA ZAPROSZENIE gdańskiego oddziału ZBoWiD przebywała w Polsce Marina Czeczniewa, major gwardii, pilot, Bohater Związku Radzieckiego, która w czasie ostatniej wojny walczyła jako pilot bojowy w 46 gwardyjskim żeńskim pułku nocnych bombowców, m in. także nad terenem Polski. W czasie pobytu w naszym kraju radziecka lotniczka uczestniczyła w kilkunastu spotkaniach w Kościerzynie i okolicy oraz w Gdańsku i Gdyni, a także odwiedziła Ostrołękę, gdzie w latach wojny zginęły nad miastem w płonącym samolocie jej towarzyszki frontowe: Wiera Bielik i Tatiana Makarowa.

■

ZAINTERESOWANYCH Czytelników informujemy, że na ekrany naszych kin weszły dwa interesujące reportaże filmowe o tematyce lotniczej. Są one wyświetlane jako dodatki przy filmach fabularnych. I tak: film „Między niebem i ziemią" — reportaż z ćwiczeń grupy żołnierzy Wojsk Powietrzno - Desantowych (realizacja: Janusz Chodnikiewicz, produkcja „Czołówka") wyświetla się przy filmie „Pluton 317", a film „Refleks 0,23" — reportaż z Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej (realizacja: Edward Skórzewski, produkcja WFD — Warszawa) idzie przed filmem „300 Spartan". Polecamy.

■

KORESPONDENT „Kuriera Polskiego" w woj. olsztyńskim odkrył — jak pisze gazeta — niezwykłe hobby 22-letniego rolnika, właściciela 9-hektarowego gospodarstwa we wsi Kwietniewo, Jana Ohalika, który każdą wolną chwilę poświęca budowie aparatu latającego, na którym zamierza... latać. Korespondent Józef Lewandowicz twierdzi, że tym aparatem ma być podobno mięśniolot, ale sądząc ze zdjęcia, które „Kurier" przy tej wiadomości zamieścił, jest to po prostu makieta jakiegoś samolotu z trójłopatowym śmigłem (przypominającego coś z Jaka—9). Trudno uwierzyć, aby to „coś" mogło w ogóle wznieść się w powietrze. Młodego rolnika z Kwietniewa, rozmiłowanego w lataniu, polecamy uwadze Aeroklubu Olsztyńskiego.



POLSKA Z LOTU PTAKA

ŁÓDŹ. Osiedle im. XV-lecia PRL na Żubardziu. Mieszkańcy tego osiedla słyną w Łodzi z wykonywania wielu prac w czynie społecznym, budowania placów zabaw i boisk sportowych dla młodzieży oraz zazieleniania wolnych przestrzeni.

Foto: KONRAD TUROWSKI

ECHA LOTNICZE

LOTNICTWO NAD STADIONY

„KAPITALNE pokazy lotnicze oglądali warszawiacy nad Stadionem Dziesięciolecia w oczekiwaniu na pierwszego etapowego zwycięzcę XX Wyścigu Pokoju — pisał m. in. „Głos Pracy" — Piloci Aeroklubu Warszawskiego dokonywali w powietrzu prawdziwych cudów. Na ziemi natomiast była nuda i to tak kosmiczna, że 100 tysięcy ludzi, żeby nie usnąć zaczęło sobie puszczać gołąbki z papieru."

Nie jest to opinia odosobniona. Wysoką ocenę pokazom lotniczym na otwarcie XX Wyścigu Pokoju dała cała warszawska prasa, a potwierdziła ją zgodnie 100-tysięczna widownia Stadionu Dziesięciolecia, która doznała niezwykłych emocji. Pokazy trwały stosunkowo krótko. Skoki z samolotu ze spadochronem na boisko stadionu z wysokości 900 m wykonali: Jerzy Łobodda, Marek Szugzda i Maria Puchar. Sześć szybowców typu „Mucha-100" w szyku, który prowadził instr. Zygmunt Rodas, popisało się szeregiem ewolucji. Trójka warszawskich akrobatów (Zdzisław Dudzik, Waldemar Kwiatkowski i Andrzej Adamkiewicz) dała, jak zwykle, wspaniały popis zespołowej akrobacji samolotowej. Warszawskich lotników sportowych uzupełnił znakomity Stanisław Kasperek.

Można by rzec, że wszystko to już było. Także i w stolicy. No, może niezupełnie. Było! Owszem. Ale nie przy takiej okazji i chyba nie przy takiej widowni. Sami kibice sportu. I to jakiego sportu. Jednego z najbardziej popularnych w Polsce.

Gwoli ścisłości, no i sprawiedliwości, trzeba jednakże podkreślić, że skoki spadochronowe na Stadion Dziesięciolecia, to jednak novum. W takim wykonaniu stolica tego jeszcze nie oglądała.

Zresztą, o ile stadion zapełniało 100 tysięcy ludzi, to pokazy lotnicze oglądało daleko więcej, ponieważ wokół stadionu i na przyległych ulicach zgromadziło się kilkanaście tysięcy widzów, aby podziwiać kolarzy na pierwszym etapie. Można by swobodnie i chyba bez przesady dodać jeszcze 50 tysięcy.

No i co? Ta warszawska publiczność, o której jakże często mówiło się, iż jest już zblazowana, że nie zaimponują jej „zwykłe" pokazy lotnictwa sportowego, że koniecznie muszą być zaraz „rury" odrzutowe, inaczej pokazy przejdą bez echa, bo ludzie już to widzieli itd., itd.; ta warszawska publiczność przyjęła pokazy lotnicze nad Stadionem Dziesięciolecia serdecznie i gorąco. Z emocją i entuzjazmem. Z dużym dopingiem i brawami.

Jest w tym — mimo wszystko — jakieś odkrycie. Może wcale nienowe. Kapitalne pokazy lotnicze nad Stadionem Dziesięciolecia, jak to dość powszechnie stwierdzono w Warszawie, zmuszają jednak do rewizji pewnego poglądu. Lotnictwo — mówi się — nie jest sportem widowiskowym, dostępnym dla szerokiej widowni. Tak i nie. Tak, ponieważ — jak stwierdzono to już na kilku spadochronowych mistrzostwach świata — wystarczy na lotnisku zbudować trybuny na ileś tam tysięcy ludzi, aby na zawody spadochronowe ściągały tłumy widzów. To samo odnieść można też do zawodów akrobacji szybowcowej i samolotowej oraz modelarskich (szczególnie modeli na uwięzi.). Nie, bo nie dą się rozegrać na oczach widowni całych zawodów szybowcowych i samolotowych, a co najwyżej tylko starty i lądowania w konkurencji; przy czym, przy najlepszej nawet informacji na lotnisku widz nie będzie w stanie emocjonować się w pełni przebiegiem zawodów. Co do tego nie mamy, oczywiście, wątpliwości.

Z punktu widzenia propagandy lotniczej pokazy nad warszawskim stadionem mają jednak kapitalne znaczenie. Wnioski z tego wypływają chyba dwa. Pierwszy — znany od narodzin aeronautyki — potwierdza stale w praktyce, że najlepszą propagandę lotnictwa robi samo latanie, a więc m. in. pokazy lotnicze — demonstracja w powietrzu, które są i będą dla ogromnej rzeszy ludzi praktycznym unaocznieniem tego, co zwykliśmy określać kunsztem sztuki pilotażu. Drugi wniosek — żeby śmielej iść z lotnictwem nad stadiony.

Napisałem to ostatnie zdanie i zaraz zmitygowałem się. Czy panowie od przepisów, stojący słusznie na straży naszego porządku lotniczego, czegoś mi tu zaraz nie zarzucą? Wiadomo w pewnych kołach, jakie to były nieraz kłopoty, na przykład ze skokami spadochronowymi na ten czy ów stadion sportowy. Myślę jednak, że jestem dobrze rozumiany. Ostatni przykład pokazów nad Stadionem Dziesięciolecia świadczy najwymowniej o tym, że można takie piękne widowisko z powodzeniem urządzać, czyniąc zadość wszystkim wymogom bezpieczeństwa i przepisów prawa.

Ludzie na stadionach stanowią niezwykle wdzięczną widownię. Przy okazji oglądania jednej z popularnych dyscyplin sportu agitujmy ich na rzecz sportu lotniczego i lotnictwa w ogóle. Zresztą, w pewnej mierze mamy już na tym odcinku niejakie doświadczenia na naszym krajowym podwórku. Chodzi teraz tylko o to, aby śmielej, gdzie się da i kiedy się da, iść z lotnictwem nad stadiony. Nie tylko w stolicy.

I jeszcze jedno: żeby informacja czy konferansjerka na stadionie przy okazji pokazów lotniczych była lepsza, bardziej pełna i fachowa, ponieważ tą na warszawskim Stadionie Dziesięciolecia nie byłem wcale zachwycony, chociaż pokazy były w pełni udane.

W każdym razie Aeroklub Warszawski przy okazji XX Wyścigu Pokoju i w roku swego jubileuszu pięknie zaakcentował swą obecność w stolicy.

Ikarus

Jak już informowaliśmy w numerze poprzednim „Skrzydlatej" (nr 21 z dnia 21 maja br.), na zaproszenie Aeroklubu PRL bawił z wizytą w Warszawie sławny as lotniczy II wojny światowej, legendarny pilot radziecki, Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, gen. płk Iwan Kożedub. Generał Kożedub pełni od paru miesięcy funkcję prezesa Federacji Sportów Lotniczych ZSRR.

W czasie pobytu w Warszawie generał Kożedub spotkał się z kierownictwem Aeroklubu PRL, złożył wizytę Głównemu Inspektorowi Lotnictwa gen. dyw. pil. Janowi Raczkowskiemu, zwiedził stolicę oraz znalazł czas na spotkanie z przedstawicielami redakcji „Skrzydlatej Polski".

Poniższy artykuł ma na celu, choć w skromnym zakresie, zbliżenie Czytelnikowi, a szczególnie młodzieży, postaci tego niezwykłego człowieka. Bardzo bezpośredniego, skromnego, sympatycznego, człowieka — który w najtrudniejszych dla świata czasach ostatniej wojny, walcząc po bohatersku z krwawym najeźdźcą, sześćdziesiąt dwa razy był szybszy od czyhającej nań w powietrzu śmierci, sześćdziesiąt dwa razy pokonał ją, strącając na ziemię samoloty hitlerowskich piratów.

Z Iwana Kożeduba dumna jest jego ojczyzna. Dumni i pełni szacunku oraz wdzięczności jesteśmy i my, Polacy, gdyż Kożedub walczył również nad Polską o wyzwolenie naszej ojczyzny.

Przypatrzmy mu się zatem bliżej. Rzadka to okazja.



BOHATER NIEZMĘCZONY

Generał Iwan Kożedub (na pierwszym planie z prawej) w towarzystwie przedstawiciela CK DOSAAF i sekretarza generalnego APRL w Pałacu Wilanowskim.

Foto: B. Koszewski (4)



To skojarzenie było pierwsze. Mimowolne, ale najmocniejsze. Wiele już lat minęło od czasu, kiedy oglądałem film „Bohaterowie są zmęczeni". Zdążyłem go prawie zapomnieć. A jednak główne postacie tego obrazu jak żywe stanęły mi przed oczami w jaskrawym kontraście do Człowieka, z którym rozmawiałem. Tam wyalienowani, sfrustrowani eksmistrzowie powietrznych bojów na Zachodzie jedyny cel w życiu, gdy znaleźli się na jego marginesie i przestali być obiektem zainteresowania, upatrujący w złotym cielcu. Tu legendarny pilot myśliwski, as nad asy, jeden z nielicznych posiadaczy trzech Złotych Gwiazd Bohatera ZSRR, pełen ukontentowania z tworzenia nowych wartości, tryskający energią, aktywny w pracy zawodowej i wręcz pasjonujący się działalnością społeczną.

Właśnie dzięki tej działalności generał pułkownik Iwan Kożedub znalazł się w Warszawie w początku maja br. Gościł u nas, na zaproszenie Aeroklubu PRL, jako prezes Federacji Sportów Lotniczych ZSRR. Bogaty był program wizyty i bardzo pracowity. A cały pobyt ograniczony dosłownie do paru dni. Mimo to generał znalazł trochę czasu na spotkanie ze „Skrzydlatą".

Prasie lotniczej — mówi pogromca sześćdziesięciu dwóch samolotów z czarnymi krzyżami — zawdzięczam bardzo wiele. Dzięki niej znalazłem się na lotnisku, rozpocząłem naukę pilotażu. Dobrze pamiętam to pismo. Nazywało się „Samolot" i było wydawane przez Osoawiachim. Pierwsze powietrzne przygody przeżywałem przy lekturze tej gazety. Z niej uczyłem się podstawowych zagadnień z zakresu aerodynamiki i techniki lotniczej.

Nasz gość ze swadą opowiada o początkach swojej kariery lotniczej. O tym, jak był uczniem technikum. Jak go porwało hasło „komsomolcy, na samoloty". O teoretycznym kursie, który w 1938 roku ukończył w Szostce w okręgu sumskim. O pierwszych lotach, latem 1939 roku, kiedy miał niecałe dziewiętnaście lat. O pierwszym samolocie, którym był PO-2. Wówczas poczciwy przyjaciel wszystkich uczących się latać, później poważny towarzysz bojowy.

Kiedy Iwan Kożedub o tym wszystkim mówi krótkimi, treściwymi zdaniami, prostymi słowami, kiedy patrzymy na jego pogodną, życzliwą, z nieodłącznym niemal uśmiechem twarz — trudno nam uwierzyć, że mamy przed sobą tak ważnego generała i prezesa. Więcej. Nieustraszonego i znakomitego lotnika. Jeszcze więcej. Legendarnego bohatera ostatniej wojny, siejącego postrach u hitlerowskich pilotów. Otaczanego nimbem niezwyciężoności myśliwca, którego imię było dla nas wzorem, gdy uczyliśmy się latać.

Kożedub bowiem w całym swoim zachowaniu, każdym geście, słowie jest bezpośredni, przyjazny, sympatyczny. Zbyt młody, żeby powie-

dzieć jowialny. Trzeba się dobrze przypatrzyć, by za miłym sposobem bycia, swobodą narracji dostrzec inne cechy. Umiejętność podejmowania szybkiej decyzji, zdecydowanie, silną wolę, nawet niezwykle silną. Przymioty, podobnie jak i szereg innych zalet, ukryte za naturalną skromnością. Z taką skromnością spotykaliśmy się ostatnio często w wypowiedziach radzieckich kosmonautów, gdy po swoich niezwykłych lotach mówili: „wykonaliśmy otrzymane zadanie".

W zbliżonym stylu gość nasz wymienia liczby, których sprecyzowanie wymowy przekracza ludzkie możliwości. 330 lotów bojowych. Udział w stu dwudziestu walkach powietrznych. 62, oficjalnie zatwierdzone, zbite samoloty nieprzyjaciela. Sam zaś nie został strącony ani razu!

Słuchając Kożeduba wydawać się może, że strącenie samolotu wroga nie wiąże się z żadnym ryzykiem, nie jest specjalnym — w każdym razie — bardziej skomplikowanym zadaniem bojowym od innych. Oto, na przykład, był on jednym z niewielu myśliwców radzieckich, którzy zdążyli „zaliczyć" samolot odrzutowy, jaki hitlerowcy usiłowali wprowadzić w ostatnim okresie wojny. Relacja Kożeduba o tym, jakże niebagatelnym żołnierskim osiągnięciu, wyglądała zaś tak:

„Wracałem już z ulubionego zadania, jakim było dla mnie swobodne polowanie. W pewnej chwili w polu mojego widzenia znalazł się charakterystyczny samolot bez śmigła. Miałem przewagę w wysokości. Hitlerowiec leciał ze znaczną jak na owe czasy prędkością, bo ponad sześćset kilometrów na godzinę. Wykorzystałem przewagę w wysokości i pełną moc silnika. Zająłem dogodną pozycję do ataku. Przeciwnik nie potrafił się od niego obronić. Faszyści nie dopracowali tych maszyn, a także piloci nie opanowali ich prowadzenia. Sprawa była raczej obliczona na efekt „psychologiczny". Tu on zawiódł (i w ogóle też) i wrogi odrzutowiec wybuchł w powietrzu po serii z działka".

Jak każdy zamiłowany w mundurze żołnierz, Kożedub czuły jest na coś, co w liczbie pojedyńczej zwykło się nazywać „towarzyszem broni". Wyraźnie się ożywia, kiedy wspomina boje nad Polską, spotkania z polskimi żołnierzami. A walczył nad naszym krajem długo. Przeszedł od wschodniej do zachodniej granicy, służąc i dowodząc w 176 pułku gwardyjskim. Początkowo stacjonował w Ułężu. Latał stamtąd na zachód i północ od Warszawy. W rejonie Pułtuska zbił Me-109 — pierwszą z sześciu strąconych nad naszą ziemią wrogich maszyn. Brał udział w bojach o przyczółek warecko-magnuszewski, o Warszawę. Wypuszczał się na swobodne polowanie w okolice Sochaczewa. Koło Piotrkowa atakował cele naziemne — uciekające kolumny hitlerowskich wojsk. Zmieniał wiele lotnisk polowych. Z jednego z nich szturmował cytadelę w Poznaniu. Potem przeniósł się nad Odrę — ofensywa postępowała niezwykle szybko — i tam bił się w osłonie naziemnych wojsk. Wiosną rozmoknięcie polowych lotnisk ograniczyło nieco działania radzieckiego lotnictwa i tym, którzy znajdowali się w powietrzu, przychodziło staczać ciężkie pojedynki z silnym, próbującym kontrnatarcia nieprzyjacielem. W tym okresie, na kierunku Szczecin, osłaniał między innymi działania Ludowego Wojska Polskiego, dla którego zalet bojowych jest pełen uznania. Dowodem tego wspólna fotografia z polskimi żołnierzami na tle Bramy Brandenburskiej w zdobytym Berlinie.



Moje pierwsze spotkanie z samolotem miało miejsce dzięki prasie lotniczej — mówi generał Kożedub do przedstawicieli „Skrzydlatej" — red. J. R. Koniecznego (z lewej) i red. J. Pomianowskiego (z prawej).



Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, generał pułkownik Iwan Kożedub w rozmowie z Głównym Inspektorem Lotnictwa gen. dyw. pil. Janem Raczkowskim

Wspomnienia wojenne Kożeduba z Polski, to między innymi wizyta w dopiero co wyzwolonym Majdanku, to gruzy Warszawy. A teraz — stwierdza nasz rozmówca — wydaje się, jakby w Warszawie w ogóle wojny nie było. Szczególnie ciepło wyraża się o naszej pamięci dla poległych żołnierzy. Wielkie na nim wrażenie zrobiła troskliwość, z jaką mieszkańcy Warszawy dbają o cmentarz żołnierzy radzieckich, poległych w walkach o wyzwolenie stolicy.

Nie możemy jednak zapomnieć, że nasz gość to nie tylko trzykrotny Bohater ZSRR i generał, ale aktualny prezes Federacji Sportów Lotniczych Związku Radzieckiego. Na pocieszenie, kiedy ograniczeni czasem musimy kończyć wojenne wspomnienia, otrzymujemy informację, że ukazała się już w Moskwie książka Iwana Kożeduba o jego wojennych losach. Będziemy czekać na nią niecierpliwie. A rozmowa schodzi na tematy bieżące, dotyczące lotnictwa sportowego.

Prezes radzieckiej federacji jest zadowolony z wizyty w Polsce. Z nawiązania osobistych kontaktów z władzami polskiego lotnictwa, z poznania organizacji pracy Aeroklubu PRL. Reprezentuje pogląd, że zacieśnienie współpracy lotników sportowych naszych bratnich krajów przyniesie obu stronom korzyści. Jednej w zakresie akrobacji samolotowej i spadochroniarstwa — drugiej w szybownictwie.

Dodać trzeba, że sporty lotnicze cieszą się w Związku Radzieckim wielkim zainteresowaniem. Według informacji prezesa Kożeduba w lotniczych imprezach (także modelarskich i śmigłowcowych) zorganizowanych w ubiegłym roku przez Federację brało udział około 300 tysięcy sportowców, a w tym sezonie — bogatszym z racji obchodów 50-lecia Rewolucji — liczba ta prawdopodobnie wzrośnie do pół miliona.

Na zakończenie spotkania prezentujemy — nie bez uczucia zażenowania — „Skrzydlatą Polskę". Generał Iwan Kożedub pozytywnie ocenia technikę drukarską, dobór tematyki, informację zagraniczną. Z przyjemnością — zapewnia nas z właściwą sobie bezpośredniością — przekazuje swoje pozdrowienia i życzenia dla czytelników naszego pisma (życzenia te zamieściliśmy na okładce), chciałby, by wyrosło z nich — oczywiście tych najmłodszych — wielu znakomitych lotników. Takich jak jego ideały — Czkałow i Lewoniewski.

A my już w myśli — nasz gość jest tak skromny, że powiedzieć to głośno byłoby nietaktem — dodajemy: i takich jak Iwan Kożedub.

JERZY POMIANOWSKI

PSIE Pole kojarzy się na ogół z historycznym zwycięstwem wojsk Bolesława Krzywoustego nad wojskami niemieckimi Henryka V w roku 1109. Dla społeczności lotniczej Psie Pole, dzisiejsza dzielnica stolicy Dolnego Śląska, jest również miejscem największej szkoły kształcącej techniczne kadry lotnicze — Lotniczych Zakładów Naukowych im. gen. Karola Świerczewskiego. Z okazji wizyty we Wrocławiu przedstawiamy bliżej miejsce nauki przyszłych specjalistów lotniczych.

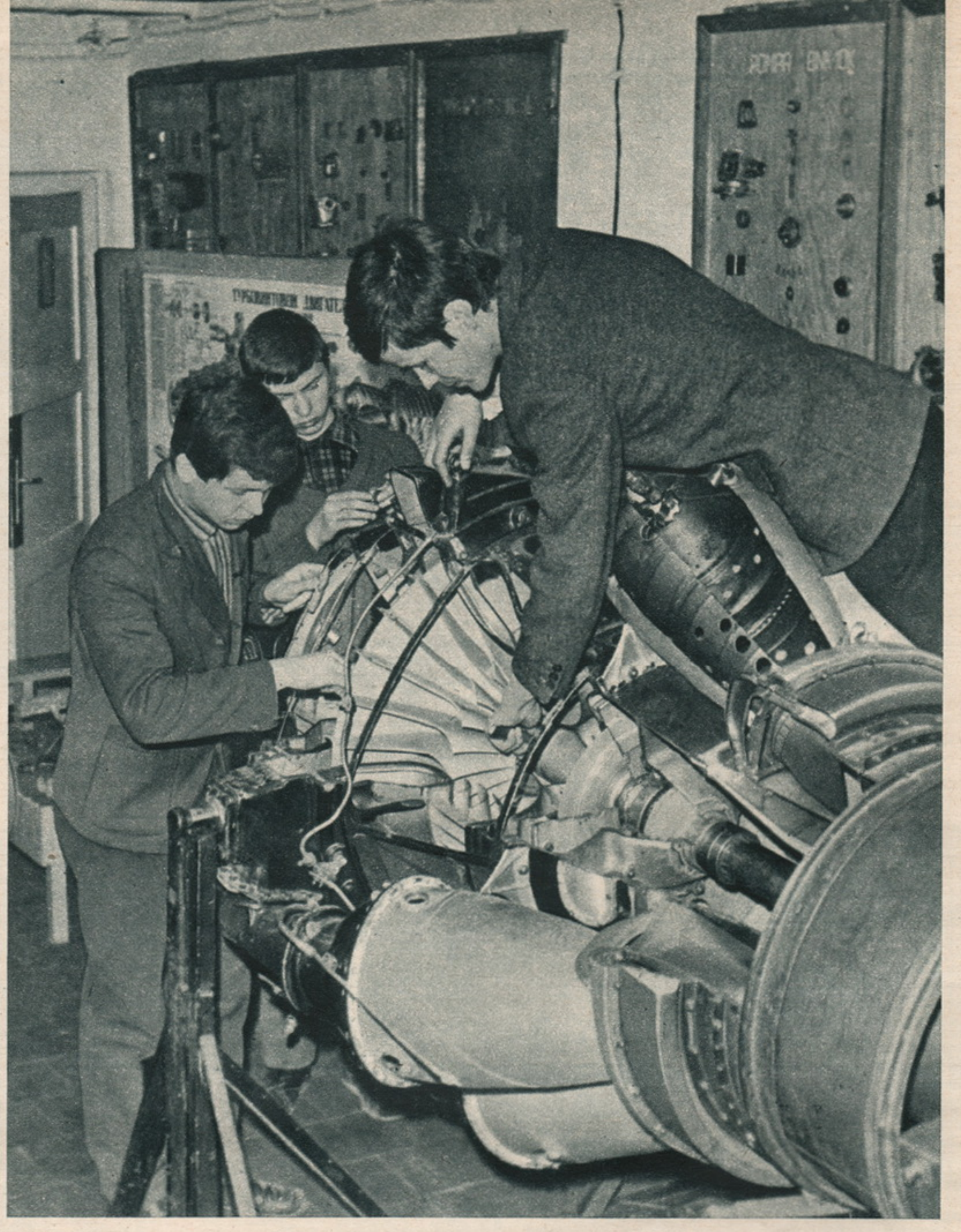
1.

W dniu 14 marca 1946 roku ówczesny dyrektor dzisiejszej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego we Wrocławiu — Psie Pole, mgr inż. Wacław Ostrowski, podpisał prośbę do władz resortu o wydanie zezwolenia na otwarcie przyzakładowej szkoły przemysłowej. Zezwolenie takie uzyskano i w dniu 4 listopada 1946 roku zainaugurowano oficjalnie rok szkolny w nowej Szkole Przemysłowej.

Początki nie były łatwe. Szkoła mieściła się na terenie zakładów, w lokalu przystosowanym jako tako do potrzeb nauczania. Wprawdzie na określenie nowej placówki używało się dość przecież poważnej nazwy szkoła, była to jednak w rzeczywistości zaledwie jedna klasa z 42 uczniami. Szkoła z każdym rokiem krzepła jednak i rozrastała się. Była wyjątkowo potrzebna, tak jak niezbędne były wówczas coraz to nowe zastępy fachowców na Ziemiach Zachodnich. A tych fachowców dawać miała właśnie m. in. Szkoła Przemysłowa w Psim Polu.

Już w pierwszych latach istnienia powstaje 3-letnie Gimnazjum Mechaniczne oraz Liceum Mechaniczne — 3-letnie młodzieżowe i 2-letnie dla pracujących. W roku 1950 w zespole szkół w Psim Polu wyodrębnia się dwie szkoły — Technikum Budowy Silników Lotniczych i Zasadniczą Szkołę Metalową. W dwa lata później szkoła przeniosła się do nowych pomieszczeń przy ulicy Kielcowskiej 43/53, w których istnieje do dzisiaj. Nowy budynek szkoły cieszył wieloma obszernymi salami wykładowymi, pracowniami, warsztatami, aulą, salą gimnastyczną i innymi niezbędnymi pomieszczeniami. Na internat przeznaczono zespół murowanych baraków z czasów wojny, odpowiednio odrestaurowanych i zaadaptowanych do nowych potrzeb. W tymże roku, dokładnie 7 listopada 1952 roku, szkoła zostaje nazwana imieniem Generała Waltera Karola Świerczewskiego. Rok przeprowadzki do nowych pomieszczeń zbiega się z wręczeniem pierwszych świadectw dojrzałości i nadaniem dyplomów technika pierwszym absolwentom.

W latach 1956—1964 w murach kombinatu nauki w Psim Polu mieści się również Państwowa Szkoła Techniczna dla absolwentów liceów ogólnokształcących. Lata te są okresem największej ilości uczniów w historii całego zespołu szkół. Ich ilość zamyka się bowiem liczbą półtora tysiąca.



Silnik nowoczesnego samolotu przyszły technik lotniczy musi znać jak własne dziesięć palców. Pamiętają o tym tegoroczni maturzyści Piotr Cichosz, Andrzej Pękalski i Andrzej Werbachowski (na zdjęciu) i pilnie przygotowują się do ostatnich egzaminów.

SZKOŁA TECHNIKÓW LOTNICZYCH

Słuchacze Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu, dziarscy młodzieńcy w jednakowych stalowych mundurach, prezentują się bardzo okazale. Na zdjęciu — kolumna słuchaczy LZN podczas uroczystości szkolnych.



Nauczanie odbywa się wtedy równolegle w następujących szkołach: Technikum Budowy Silników Lotniczych, Zasadniczej Szkole Metalowej, Technikum dla Pracujących i Państwowej Szkole Technicznej.

W roku 1963 zespół szkół w Psim Polu przechodzi kolejną, nieznaczną zresztą, reorganizację i otrzymuje nazwę Lotniczych Zakładów Naukowych.

2.

Jak wygląda szkoła w Psim Polu w dniu dzisiejszym i jakie zawiera w sobie treści? — Zacznijmy od pełnej nazwy: **LOTNICZE ZAKŁADY NAUKOWE im. gen. Karola Świerczewskiego, Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, Wrocław — Psie Pole, ul. Kielcowska 43/53.**

Lotnicze Zakłady Naukowe kształcą techników oraz tokarzy, ślusarzy, frezerów i monterów napędów hydraulicznych. Szkoła posiada stałe zapotrzebowanie przedsiębiorstw na zatrudnienie absolwentów. Głównym odbiorcą absolwentów są wszystkie zakłady przemysłu lotniczego, wojska lotnicze i cywilna komunikacja lotnicza.

Lotnicze Zakłady Naukowe obejmują następujące szkoły:

1. Pięcioletnie TECHNIKUM dla absolwentów szkół podstawowych;
2. Trzyletnią ZASADNICZĄ SZKOŁĘ METALOWĄ dla absolwentów szkół podstawowych;
3. Trzyletnie TECHNIKUM dla absolwentów Zasadniczych Szkół Metalowych;
4. Trzyletnie TECHNIKUM DLA PRACUJĄCYCH dla absolwentów Zasadniczych Szkół Metalowych.

Każde z trzech Techników kształci techników budowa silników lotniczych; budowa osprzętu samolotu; napędy hydrauliczne i pneumatyczne. Słuchacze zdobywają teoretyczne i praktyczne wiadomości z zakresu budowy silników lotniczych tłokowych i odrzutowych, budowy aparatury dla wyposażenia samolotów oraz budowy napędów hydraulicznych i pneumatycznych. Ponadto w zakres nauczania wchodzi wiele innych przedmiotów technicznych i ogólnokształcących.

Nauka w Technikum kończy się egzaminem dojrzałości z przygotowania ogólnokształcącego i zawodowego. Świadectwo ukończenia nauki daje tytuł i uprawnienia technika oraz prawo do podjęcia studiów w szkołach wyższych.

Zasadnicza Szkoła Metalowa kształci fachowców obróbki metali — ślusarzy, tokarzy i frezerów. Uczniowie zdobywają oprócz umiejętności ściśle zawodowych również wiedzę ogólnokształcącą. Praktyczna nauka zawodu odbywa się, tak zresztą jak w Technikum, we własnych warsztatach, laboratoriach i pracowniach szkolnych, a w razie potrzeby w odpowiednich zakładach pracy.

Świadectwo ukończenia Zasadniczej Szkoły Metalowej uprawnia do samodzielnego wykonywania zawodu (tak jak świadectwo czeladnicze) oraz do dalszej nauki w Technikach dla absolwentów Zasadniczych Szkół Metalowych.

Szkoła posiada internat z 650 miejscami dla uczniów zamieszkałych poza Wrocławiem. Pierwszeństwo mają uczniowie z odległych miejscowości z dobrymi postępami w nauce i dobrym zachowaniem oraz będący w trudnych warunkach materialnych. Tacy też uczniowie mają prawo ubiegać się o stypendium, które wynosi 440 zł dla mieszkających w internacie oraz 263 zł dla mieszkających poza internatem.

3.

Lotnicze Zakłady Naukowe należą do największych szkół podległych Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego. Obecnie naukę pobiera tu 1 260 uczniów, w tym ponad 1 100 w szkołach dziennych (dziewcząt 75) na ogólną liczbę 8 900 kształcących się w szkołach tego Zjednoczenia. Pod względem wyników nauczania LZN zajmuje pierwsze miejsce wśród szkół resortu, co dobitnie świadczy o wysokim poziomie nauczania. Nie mniejszą uwagę przykłada się tu do spraw wychowania. Ma to swoje odbicie w wysokiej i ciągle rosnącej sprawności nauczania (procent absolwentów w porównaniu z rozpoczynającymi naukę). Dla przykładu — sprawność ta odpowiednio w latach 1961/62 i 1965/66 wynosiła: w Technikum pięcioletnim — 52,5 proc. i 76,5 proc.; w Technikum trzyletnim — 38 proc. i 87,2 proc. (!); w Zasadniczej Szkole Metalowej — 65,5 proc. i 76,1 proc. Warto dodać, że średnia krajowa sprawność nauczania w tego typu szkołach wynosi 56—60 proc. Natomiast ilość absolwentów, jaka w ostatnich tylko latach opuściła zespół szkół w Psim Polu przedstawia się następująco: rok szkolny 1961/62 — 165 absolwentów, 1962/63 — 223, 1963/64 — 241, 1964/65 — 285, 1965/66 — 295. Łącznie naukowy kombinat w Psim Polu opuściło do tej pory 3 300 absolwentów — wysoko kwalifikowanych techników i robotników.

Osiągnięcia te, to w głównej mierze efekt pracy wielu doświadczonych i oddanych swej pracy nauczycieli i pedagogów, których obecnie Lotnicze Zakłady Naukowe zatrudniają ponad sto osób. Wymieńmy kilka nazwisk: dr Barbara Krukierek, Eugeniusz Misiurewicz, mgr Zbigniew Solnica, Jan Hobot, Andrzej Lange, Emilia Turecka, Julian Staniszewski, Piotr Kończyk, Stanisław Kalman, mgr Kazimierz Borkowski, Edward Ostrycharz, Tadeusz Czaja, mgr inż. Czesław Merek, Michał Rosolak i wielu, wielu innych. Na piersiach wielu z nich widnieją wysokie odznaczenia państwowe i honorowe jako dowód zasłużonego uznania i szacunku.

Absolwenci szkoły są niemal rozchwytywani przez zakłady przemysłu lotniczego i lotnictwo komunikacyjne. Wielu absolwentów z Psiego Pola jest dziś oficerami lotnictwa, wśród nich ppłk pil. Jerzy Leszek, mjr Bolesław Gaczkowski i inni. Absolwentów LZN spotkać można na wielu uczelniach wojskowych, takich jak Oficerska Szkoła Lotnicza, Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych, Wojskowa Akademia Techniczna, a nawet Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej. Byli uczniowie z LZN należą najczęściej do przodowników nauki. Warto tu dodać ciekawy szczegół: mianowicie żaden z absolwentów LZN starających się na studia wyższe „nie oblał" egzaminu wstępnego. Na podstawie ankiety stwierdzono, że aż 48 proc. absolwentów LZN studiuje na wyższych uczelniach.

Wiedza wyniesiona z LZN otwiera też szeroko drzwi nie tylko w lotnictwie. Wielu z byłych słuchaczy LZN skończyło studia techniczne i zajmuje dziś wysokie stanowiska również poza lotnictwem. Edmund Retzlaff jest naczelnym dyrektorem Słupskiej Fabryki Urządzeń Transportowych, kierownicze funkcje techniczne w przedsiębiorstwach pełnią — Teodor Muszalski, Marian Wójcik, Tadeusz Zawada i inni. Kilku byłych wychowanków LZN jest dziś pracownikami naukowymi, inni jeszcze pracują w szkolnictwie.

Lotnicze Zakłady Naukowe we Wrocławiu mają swych licznych protektorów, którzy otaczają szkołę troskliwą opieką i przychodzą jej z wydatną pomocą w zakresie zaopatrzenia w pomoce naukowe i materiały do prac warsztatowych, umożliwiają kontakty ze specjalistami, praktyki w zakładach pracy itp. Oprócz Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, któremu z urzędu poprzez Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego podlegają Lotnicze Zakłady Naukowe, placówce naukowej w Psim Polu z wydatną pomocą i opieką przychodzą Wojska Lotnicze. Od początku istnienia szkoły opiekuje się nią miejscowa Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego. W miarę możliwości i potrzeb z pomocą szkole przychodzą władze miasta Wrocławia, Polskie Linie Lotnicze LOT, Aeroklub Wrocławski oraz inne instytucje i zakłady.

Dowodem uznania dla Lotniczych Zakładów Naukowych jest sztandar ufundowany szkole w roku 1964 przez społeczeństwo Wrocławia. Sztandar ten w bieżącym roku udekorowany został wysokimi odznaczeniami honorowymi — „Odznaką Tysiąclecia Państwa Polskiego" oraz odznaką „Budowniczy Wrocławia".



W Lotniczych Zakładach Naukowych uczą się również dziewczęta. Widzimy je na zdjęciu górnym, podczas uroczystości szkolnych. Poniżej: Nauka zawodu w LZN rozpoczyna się od czynności najprostszych. Na zdjęciu — uczniowie pierwszej klasy w czasie zajęć warsztatowych.

Foto: H. Kucharski (3) i J. Tobolski (2)



4.

Uczniowie Lotniczych Zakładów Naukowych w ramach nauki i obowiązkowych zajęć w szkolnych warsztatach i pracowniach, wyposażonych bogato w liczne maszyny i urządzenia, wykonują wiele cennych urządzeń technicznych i aparatów, nierzadko bardzo poszukiwanych na rynku krajowym, a nawet zagranicznym. Wartość produkcji warsztatowej LZN wynosi obecnie niebagatelną sumę 3,5 mln złotych. Produkcja ta ciągle rośnie, a jej wartość w ostatnich latach kształtowała się następująco: w 1955 r. — 100% (530 639 zł), w 1960 r. — 223%, w 1965 r. — 546% i w 1966 r. — 633%.

LZN współpracuje z podobnymi szkołami NRD i Czechosłowacji (od 1959 r.) oraz Węgier (od 1964 r.). Wynikiem tej współpracy są m. in. praktyki uczniów w zakładach lotniczych tych krajów.

Uczniowie szkoły w Psim Polu nie żyją jednak tylko nauką, choć ta jest oczywiście na pierwszym miejscu. Przy LZN istnieją liczne koła zainteresowań pozalekcyjnych. Wymieńmy niektóre: szczep drużyn lotniczych, w tym harcerska drużyna „czerwonych beretów", drużyna desantowa i młodzieżowy krąg instruktorski, koła modelarzy lotniczych i rakietowych, koło miłośników teatru i inne. Niemal wszyscy uczniowie uprawiają sport, który zajmuje ważne miejsce w systemie wychowawczym szkoły. Osiągnięcia na tym polu znaczone są licznymi pucharami i dyplomami. Na terenie szkoły działa wiele organizacji społecznych, takich jak ZMS, ZHP, PTTK i inne. Liczna grupa uczniów z Psiego Pola uprawia szybownictwo i spadochroniarstwo w Aeroklubie Wrocławskim. Uczniowie LZN nie stronią od prac społecznych na terenie tak swej szkoły, jak również dzielnicy i miasta. Szczególnie znany jest udział uczniów z Psiego Pola w odgruzowywaniu Wrocławia.

Bez najmniejszej przesady można więc powiedzieć, że absolwent Lotniczych Zakładów Naukowych jest nie tylko dobrym fachowcem, ale również człowiekiem zdrowym, o szerokich zainteresowaniach pozazawodowych, któremu nieobce jest współżycie w kolektywie i obywatelska postawa.

HENRYK KUCHARSKI

BECZKA NA ŚMIGŁOWCU



1

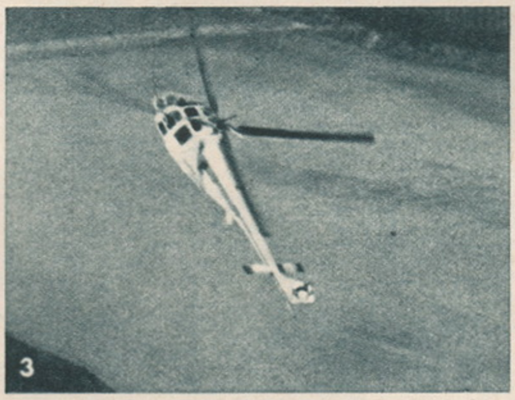


2

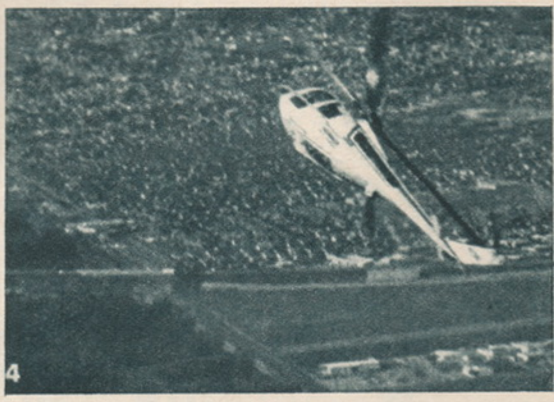
Z wielu technicznych względów akrobacja na śmigłowcach należała przez długi okres czasu do grupy „owoców zakazanych". Jak to często bywa, przełom przyniósł przypadek. W czasie realizowania przed kilkunastu laty w jednym z krajów zachodniej Europy badań stateczności dynamicznej śmigłowca Sikorsky S-51, śmigłowiec w pewnym momencie „stanął dęba", a pilot, przerażony perspektywą następstw nieuniknionego — zdawało się — *ślizgu na ogon* wdepnął pedał, kadłub obrócił się wokół osi wirnika o 180° — i wykonany został w ten sposób pierwszy w dziejach śmigłowców *przewrót*. Dziś wykonywanie tej figury jest rzeczą dość powszechną.

Gorzej było z *pętlą*. Aby wykonać ją po raz pierwszy, firma Sikorsky przebudowała specjalnie jeden ze swych śmigłowców (zwiększając znacznie zapasy sterowności) i figurę tę wykonano dla celów badawczych i reklamowych. Nie jest ona jednak możliwa do powtórzenia na śmigłowcach typowych.

W dalszej kolejności zainteresowano się klasyczną figurą akrobacji, jaką jest *beczka sterowana*. Tu rzecz wyglądała jeszcze gorzej niż z *pętlą*. Po prostu analizy teoretyczne wskazywały, że śmigłowiec z klasycznym wirnikiem przegubowym nie może jej wykonać bez znacznego przekroczenia dopuszczalnych obciążeń. Nie podejmowano w związku z tym żadnych prób wykonywania *beczek*, chociaż... znane są (także z naszych doświadczeń krajowych!) przypadki wykonania tej figury w sposób niezamierzony przez pilota...



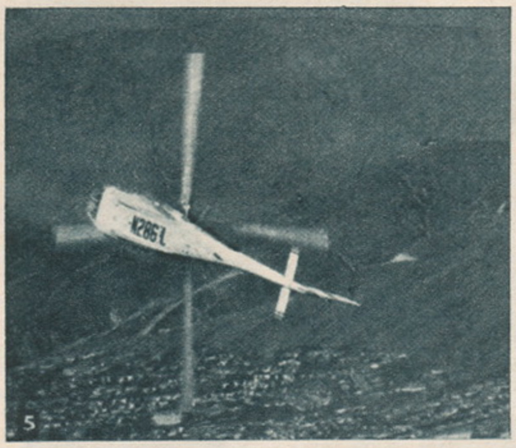
3



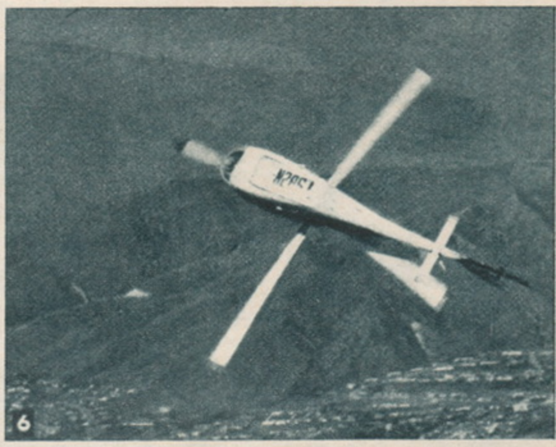
4

Ostatnio prasa amerykańska doniosła o nowym postępie na odcinku akrobacji śmigłowcowej. Korzystając z faktu posiadania prototypu doświadczalnego śmigłowca CL-289 wyposażonego w stalowy wirnik nośny typu sztywnego (bezprzegubowego), firma Lockheed opracowała technikę wykonywania *pętli* i *beczek sterowanych* jako figur użytkowych, o ile oczywiście mogą być one jako takie traktowane w śmigłowcach.

Zamieszczony obok cykl zdjęć pokazuje poszczególne fazy *sterowanej beczki* na śmigłowcu CL-289, wykonanej przez pilota doświadczalnego Sama Masona. *Beczka* rozpoczyna się jednoczesnym „przyduszeniem" śmigłowca w celu rozpędzenia i przechylaniem w prawo (fot. 1 i 2). Śmigłowiec zostaje następnie dość silnie zadarty nad horyzont dla uzyskania dodatniego przyspieszenia 2g lub więcej ((fot. 3). Podłużna oś kadłuba tworzy w tej fazie z horyzontem kąt około 20°. Pozostając pod działaniem przyspieszenia dodatniego śmigłowiec przechodzi *na plecy*



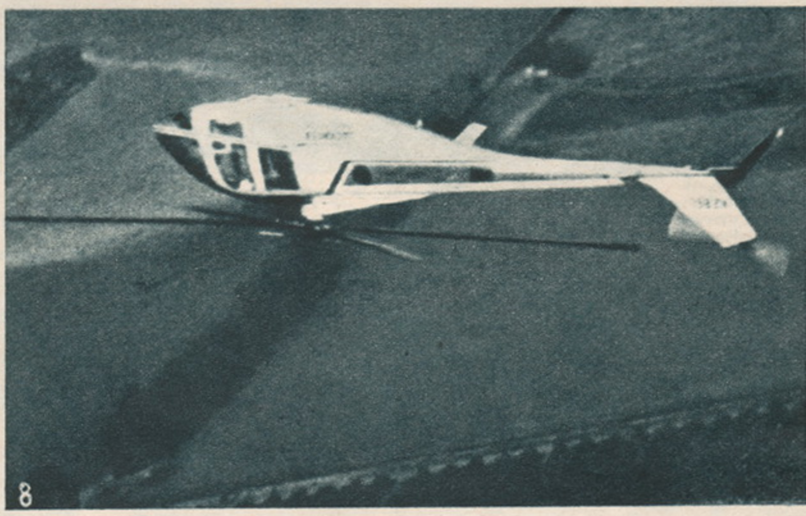
5



6



7



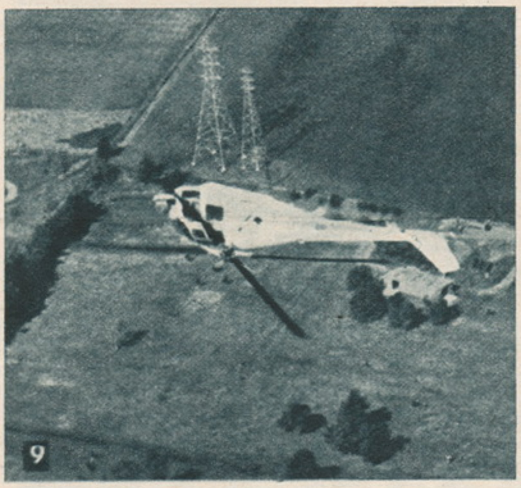
8

(fot. 4, 5, 6, 7 i 8). W fazie przejścia do drugiej połowy *beczki* śmigłowiec ponownie opuszcza nos kadłuba pod horyzont (fot. 9) i kończy *beczkę* w lekkim nurkowaniu na kursie rozpoczęcia ewolucji (fot. 10).

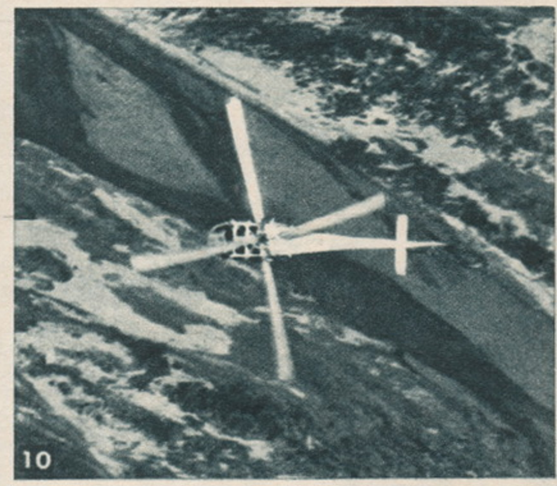
Ciekawe są spostrzeżenia dotyczące zachowania śmigłowca i jego obciążeń, zmierzonych samopiszącą tensometryczną aparaturą pokładową. Okazuje się, że największym problemem w czasie *sterowanej beczki* śmigłowca CL-289 jest zachowanie stałości prędkości obrotowej wirnika nośnego. Przy pierwszych próbach wirnik wykazywał skłonność do wzrostu obrotów o niebagatelną wartość 17% powyżej nominalnych. W miarę doskonalenia techniki zdołano sprowadzić zmienność prędkości obrotowej wirnika w beczce do zakresu 99—102% wartości nominalnej, wynoszącej 335 obr/min. O stopniu opanowania problemu świadczy fakt wykonywania beczek na wysokości rzędu 300 m nad ziemią. Obciążenia konstrukcji w beczce nie przekraczają dopuszczalnych dla śmigłowca dodatnich przyspieszeń 3g.

W zakończeniu przestroga dla naszych pilotów śmigłowcowych o niewyżytych skłonnościach akrobatycznych: opisana *beczka* śmigłowcowa wykonalna jest tylko dzięki specjalnej konstrukcji śmigłowca CL-289. Próba powtórzenia jej według przytoczonej recepty na śmigłowcach typu stosowanego u nas grozi katastrofą!

R. W



9



10

Czarne krzyże sięgają w Kosmos

(2)

LICENCYJNĄ budową samolotów F-104 G zajmuje się towarzystwo ARGE-104 Sued (Arbeitsgemeinschaft F-104 Sued), powstałe ze zgrupowania następujących zakładów: Dornier, Heinkel, Messerschmitt i Siebel. Siedzibą zarządu towarzystwa jest Augsburg. A oto alfabetyczny przewodnik po wytwórniach lotniczych NRF*).

ASRO — Alfons Siemetzki w Kirchdorf. Buduje śmigłowiec dwumiejscowy z silnikiem turbinowym o mocy 100/130 KM; demonstrowany był na wystawie lotniczej w Hannowerze.

Binder Aviatik KG — Donaueschingen-Villingen. W kooperacji z wytwórnią Schempp-Hirth firma ta buduje z licencji francuskiej samoloty sportowe typu „Emeraude" Piel-a, jako CP-301 S „Smaragd". Samolot ten ma silnik o mocy 95 KM i dwa miejsca obok siebie.

Boelkow — Ottobrun koło Monachium. Jedna z największych wytwórni zajmująca się budową samolotów, szybowców, śmigłowców, wyposażeniem elektronicznym, silnikami rakietowymi, pociskami rakietowymi i statkami kosmicznymi. Z licencji szwedzkiej budowany jest tu samolot sportowy Malmoe MFI-9 „Junior" jako Boelkow — BO-208 C „Junior". Mały ten dwumiejscowy płatowiec z silnikiem 100 KM może być zastosowany do holowania szybowców. Do roku 1966 wyprodukowano sto samolotów wspomnianego typu. Niedawno oblatano wielozadaniowy śmigłowiec typu BO-105. Z silnikiem francuskim o mocy 250 KM ma on prędkość maksymalną 240 km/h, zabiera 4 do 5 osób lub 700 kG ładunku.

Dornier Werke — Friedrichshafen. Poza pracami licencyjnymi i współpracą przy różnych projektach — w tym kosmicznych, w zakładach tych budowany jest samolot wielozadaniowy Do-27 z 480 KM silnikiem Lycoming; wykonano do 1966 roku 620 samolotów, włączając zamówienie dla bońskiej Luftwaffe — 428 sztuk i 50 sztuk wyprodukowanych w Hiszpanii jako CASA C-127. Samolot Do-27 ma siedem odmian cywilnych i wojskowych. Przystosowany jest do fotografii powietrznej, obserwacji, transportu rannych i przewozu oraz zrzucania ładunków. Dalszym rozwinięciem tego płatowca jest dwusilnikowy Do-28 istniejący w pięciu wersjach. Dwa silniki po 290 KM umożliwiają osiągnięcie maksymalnej prędkości 290 km/h. Zabiera 6 pasażerów plus 2 osoby załogi. Maksymalny udźwig, w zależności od wersji, około 1 300 kG. Zastosowanie zarówno cywilne jak i wojskowe.

Nowszym nieco jest dwusilnikowy „Skyservant", mały samolot wielozadaniowy i transportowy o właściwościach maszyn krótkiego startu i lądowania. Dwa silniki o mocy 380 KM każdy umożliwiają osiągnięcie maksymalnej prędkości 324 km/h. Kabina mieści maks. 13 osób, plus dwie osoby załogi, albo ładunek 1 100 kG. Zastosowanie cywilne i wojskowe. W próbach znajduje się dwusilnikowy samolot pionowego startu Do-31 E, który został wykonany w dwóch egzemplarzach. Przeznaczenie — taktyczny transportowiec o udźwigu 2—5 000 kG, maksymalnej prędkości 650 km/h. Wersja produkcyjna tej maszyny nosi oznaczenie Do-31 i różni się niektórymi danymi technicznymi od wyżej wymienionego.

DVL (Deutsche Versuchsanstalt fuer Luft und Raumfahrt (z siedzibą w Monachium). Zakłady doświadczalne. W budowie mają dwumiejscowy odrzutowy samolot typu DFS-582 przeznaczony do badań meteorologicznych na wielkich wysokościach. Prędkość maksymalna 750 km/h. Silnik odrzutowy, amerykański, Pratt Whitney o ciągu 1 300 kG. Pułap praktyczny 16 800 m.

EWR (Entwicklungsring Sued) w Monachium. Konsorcjum prowadzące prace badawcze nad myśliwcem i bombowcem pionowego startu typu EWR VJ-101 C. Dwusilnikowy samolot naddźwiękowy z silnikami brytyjskimi o ciągu 1 250 kG każdy.

HFB (Hamburger Flugzeugbau). Z siedzibą w Hamburgu. Aktualnie produkuje samolot dostawczy typu HFB 320 „Hansa". Jest to dwusilnikowy samolot odrzutowy przeznaczony dla celów cywilnych i wojskowych (w czerwcu 1966 roku pierwsze egzemplarze otrzymało lotnictwo wojskowe dla zastąpienia samolotów C-47). Do roku bieżącego wyprodukowano serię 10 samolotów tego typu, rozpoczynając od razu budowę następnych dziesięciu sztuk. Udźwig 1 200 kG, prędkość maksymalna 819 km/h. Silniki amerykańskie o ciągu 1 293 kG każdy.

Merckle (Merckle Flugzeugwerke) w Oedheim. Zakłady współpracujące z wytwórnią Boelkow. Budowa śmigłowców, w tym SM-67 pięciomiejscowy z silnikiem turbinowym i szybki śmigłowiec oznaczony symbolem E-98 D i E 130.

Messerschmitt — Augsburg. Licencyjny producent samolotów wojskowych F-104 G, Fiat G 91 i śmigłowca Bell UH-1D dla Luftwaffe. Do roku 1965 zakłady te zatrudniały 3 835 osób.

PUETZER (Alfons Puetzer), Bonn. Producent samolotów sportowych typu „Elster" z silnikiem 95 KM. Znane są trzy wersje tej maszyny, służącej między innymi do holowania szybowców.

SIAT (Siebel Werke) — Donauwoerth. Producent całometalowego samolotu turystycznego i treningowego SIAT-223 dla 2—4 pasażerów oraz samolotu akrobacyjno-treningowego SIAT-223 „Flamingo" z silnikiem 220 KM. Przewidziany jako standardowe wyposażenie parku maszyn klubów lotniczych. Opracowywane są projekty 17-miejscowego samolotu transportowego skróconego startu SIAT 311 A.

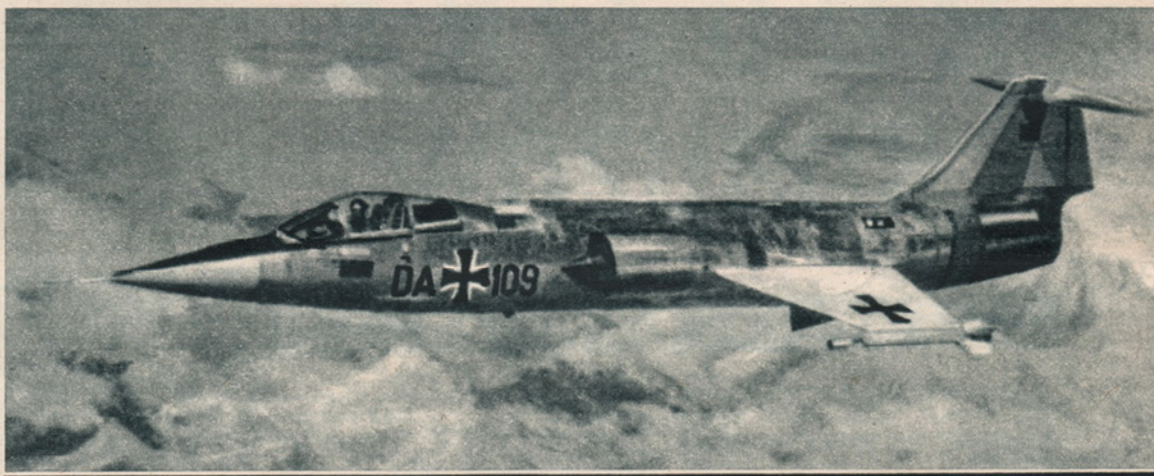
VFW (Vereinigte Flugtechnische Werke) z siedzibą w Bremie. Prowadzi studia i prace nad samolotem myśliwsko-rozpoznawczym pionowego startu VAK-191 B i samolotem odrzutowym przeznaczonym do transportu VFW-614. Próby są daleko zaawansowane. Transportowiec zabierać może 36 pasażerów albo 4 500 kG ładunku. Prędkość przelotowa 735 km/h. Dwa silniki o ciągu 3 500 kG każdy. Tu również prowadzone są prace nad wiatrakowcem jednoosobowym z silnikiem amerykańskim o mocy 72 KM. Oznaczenie wiatrakowca VFW WFG-H2. Już przygotowywany jest nowy projekt wiropłata trzymiejscowej maszyny H3 z silnikiem 140 KM.

Wagner (Helicopter Technik Wagner) z siedzibą w Friedrichshafen. Wytwórnia prowadzi studia i budowę śmigłowców z wirnikami przeciwbieżnymi. Do znanych bardziej należy Wagner Sky-Trac-1 z silnikiem amerykańskim o mocy 260 KM i Sky-Trac-3 przewidziany do prac rolniczych.

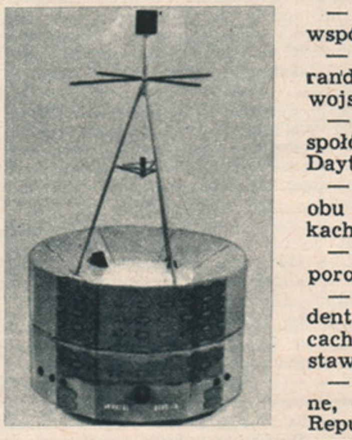
O finansowym powiązaniu (i fachowym również!) poszczególnych zakładów lotniczych z kapitałem USA, W. Brytanii i Francji wspomniano uprzednio. O tym, jak rodzą się typowe przedsięwzięcia w NRF, może świadczyć poniższe, chronologiczne zestawienie faktów odnośnie samolotu VJ-101 D, który być może zostanie następcą niesławnego F-104 G (2):

— Grudzień 1963 r. — pierwsze rozmowy z wytwórnią Boeing — USA o współpracy przy projekcie samolotu (i systemu) pionowego startu jako następcy F-104 G.

— 6 kwietnia 1964 r. — przybycie 7-osobowego zespołu specjalistów Boeinga do Monachium. Później liczba ta powiększyła się do 40 osób.



Samolot myśliwsko-bombowy F-104 G w barwach lotnictwa NRF. Pod skrzydłami rakiety klasy powietrze-powietrze typu „Sidewinder". Zarówno samolot jak i rakiety produkowane są z licencji USA w NRF.



Zakłady Junkersa opracowują satelitę dla europejskiej organizacji badań kosmosu (z prawej). Ma on wystartować w roku 1968. Zakłady Dorniera badają natomiast właściwości holowanego transportera (niżej). Chodzi tu o prosty w eksploatacji statek nadający się do holowania za śmigłowcem. Do jakich towarów ma być przeznaczony statek można się tylko domyślać.



— Lipiec 1964 r. — komunikat końcowy o wspólnych pracach Boeing — EWR Sued.

— 17 grudnia 1964 r. — podpisanie memorandum o wspólnych założeniach programu wojskowego.

— 29 kwietnia 1965 r — konferencja obu zespołów w bazie lotniczej Wright-Patterson w Dayton (USA).

— 4 maja 1966 r. — posiedzenie kierownictwa obu zespołów i pierwsze informacje o wynikach prowadzonych studiów.

— 30 czerwca 1966 r. — projekt rządowego porozumienia między NRF i USA.

— 13 października 1966 r. — doradcy prezydenta Johnsona zostają poinformowani o pracach zespołów w obecności niemieckich przedstawicieli konsorcjum.

— 1 stycznia 1967 r. — Zespoły konstrukcyjne, do których weszli specjaliści z zakładów Republic Aviation Division i Fairchild-Hiller rozpoczęły prace przygotowawcze do budowy prototypu i jednocześnie całego systemu z tym związanego.

Prace te wymagają wydatkowania w roku bieżącym sumy 35 do 40 milionów marek. Z ogłoszonych niedawno danych wynika, że ulepszona wersja wspomnianego samolotu będzie miała ciężar startowy 15,4 Tony, 5 silników startowych i 2 silniki marszowe. Przewidywana prędkość M = 2,2.

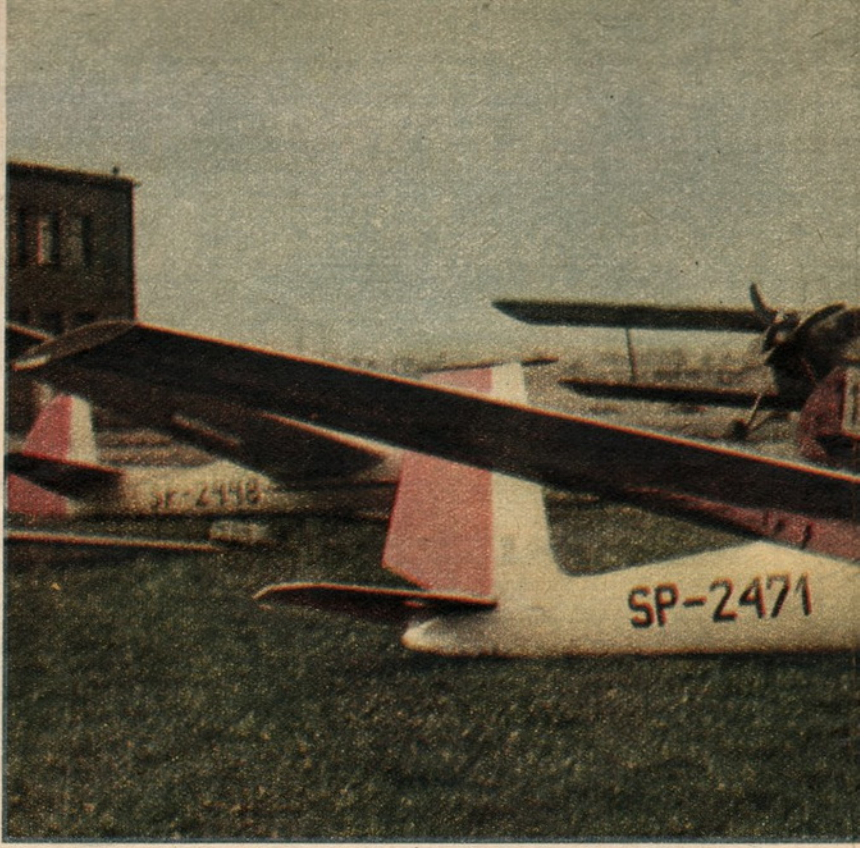
P.E.

Źródła: (1) — Janes All the World's Aircraft — 1967, (2) — Miesięcznik Flug-Revue — kwiecień 1967.

DOKOŃCZENIE Z POPRZEDNIEGO NUMERU

Ustrzenie również uległo zmianie. Usterzenie poziome zostało umieszczone za usterzeniem pionowym — podobnie jak w „Foce” czy „Zefirze”. Usterzenie pionowe, o zmienionym kształcie, otrzymało dużą przeciwwagę umieszczoną na szczycie steru kierunku. Prototyp SZD-21-2A powstał jako przeróbka prototypu SZD-21-2 i dlatego nosił takie same znaki rejestracyjne SP-1990. Malowanie szybowca pozostało również bez zmian. Oblotu prototypu dokonał w Bielsku 18 maja 1962 r. pilot doświadczalny SZD mgr inż. Stanisław Skrzydlewski. Pierwsze loty wykazały brak stateczności podłużnej szybowca — w wyniku czego poddano szybowiec przeróbce, zwiększając kąt zaklinowania i uzyskano należytą stateczność. Inną z przeróbek było dodanie na kadłubie krótkiej płetwy przed statecznikiem pionowym. Zgodnie z panującym w SZD zwyczajem oznaczania drobnych modyfikacji prototypu literami od końca alfabetu, „Kobuz” po drobnych zmianach konstrukcyjnych otrzymał oznaczenie SZD-21-2AZ, później — 2AY czy — 2AW. Próby wykazały potrzebę powiększenia kabiny, w cestowe w Instytucie Lotnictwa. Pierwsze loty wykonywał z płetwą na kadłubie, która następnie została zlikwidowana. Pomalowany jest na biało-czerwono. Kadłub od spodu czerwony — od góry biały. Skrzydła od spodu czerwone, od góry białe. Lotki i tylna partia skrzydła między lotkami a kadłubem — czerwona. Ster kierunku żółty, statecznik pionowy czerwony. Usterzenie poziome od spodu czerwone, od góry białe.

Drugi egzemplarz „Kobuza-3” malowany na biało-oliwkowo był wystawiony w 1965 r. na Międzynarodowych Targach Poznańskich. W 1965 r. została wykonana pierwsza seria „Kobuza-3”. Pierwszy egzemplarz seryjny, o znakach SP-2474, malowany na biało-pomarańczowo, był oblatany 21 września 1965 r. przez mgra inż. S. Skrzydlewskiego. Na wiosnę 1966 r. Aeroklub PRL przyjął do użytkowania całą serię szybowców „Kobuz-3”.



„Kobuz-3” na lotnisku aeroklubowym.

RODZINA „KOBUZÓW”

ANDRZEJ GLASS ● ANDRZEJ BŁASIK

„Kobuz” przeszedł dość długą drogę rozwojową, związaną z trudnymi wymaganiami postawionymi przed szybowcem. Stanowił on swego rodzaju konstrukcję doświadczalną, torującą w SZD drogę nowym rozwiązaniom konstrukcyjnym (skrzydła wielopodłużnicowe, wielowarstwowe sklejkowe skorupy pokryciowe), jak i nowym metodom technologii (formowanie podciśnieniowe, formy bezskurczowe, klejenie metalu z drewnem). Utorowana przez niego droga poważnie przyspieszyła realizację „Foki-4” i „Zefira-3”. Ta ciernista droga została uwieńczona pełnym sukcesem. „Kobuz-3” jest bardzo dobrym szybowcem akrobacyjnym. Dzięki dużej doskonałości potrafi, w tym samym czasie co „Jastrząb”, wykręcić prawie dwukrotnie więcej figur akrobacji. Wszystkie ewolucje wykonuje prawidłowo. Ze względu na zerowy kąt nastawienia skrzydła — podczas wykonywania beczki kadłub szybowca obraca się wzdłuż swej osi podłużnej, co u innych szybowców jest nieosiągalne. Do pętli lub do przewrotu należy rozpędzić szybowiec do 200 km/h. Do beczki sterowanej — 130 km/h. Do zawrotu — 220 km/h. W korkociągu normalnym i odwróconym utrata wysokości wynosi 70 m na jedną zwitkę.

lu uzyskania siedzącej pozycji pilota, zmiany usytuowania tablicy przyrządów oraz polepszenia wygody pilota.

W związku z mniejszą od przewidywanej sztywnością skrętną skrzydła — na szybowcu wystąpiły drgania przy prędkości około 260 km/h. W dniu 20 kwietnia 1963 r. podczas badania drgań samowzbudnych „flatter” na „Kobuzie-2A” zginął pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa inż. Sławomir Makaruk, a prototyp szybowca uległ zniszczeniu. Wypadek ten spowodowany był wyjątkowym zbiegiem okoliczności.

Wnioski z prób prototypu SZD-21-2A posłużyły przy wprowadzeniu zmian konstrukcyjnych do dokumentacji wersji seryjnej tego szybowca, oznaczonej SZD-21-2B „Kobuz-3”. Wersja ta ma przekonstruowane pod względem wytrzymałości skrzydło, powiększone usterzenie poziome i pionowe, obszerniejszą kabinę pilota, a przód kadłuba ostro zakończony.

W 1964 r. Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego nr 4 we Wrocławiu rozpoczęły produkcję „Kobuzów-3” — budując 3 sztuki tzw. serii informacyjnej; jedną sztukę do prób statycznych i dwie do lotu. Pierwszy egzemplarz, o znakach SP-2465, uznany za prototyp tej wersji, został oblatany 10 grudnia 1964 r. przez pilota doświadczalnego S. Skrzydlewskiego we Wrocławiu. Przeszedł on próby fabryczne, a następnie w 1965 r. próby pań-

„Kobuz-3” używany do akrobacji ma współczynnik obciążenia dopuszczalnego +7/—4 (niszczącego +12,1/—6,9), maksymalny ciężar dopuszczalny 445 kG i dopuszczalną prędkość nurkowania 340 km/h. Do lotów wyczynowych maksymalny ciężar „Kobuza” może być zwiększony do 470 kG w celu zabrania aparatury tlenowej. Wtedy współczynnik obciążenia dopuszczalnego wynosi +6/—3 (niszczącego +10,4/—5,2), a prędkość dopuszczalna pozostaje bez zmian.

W porównaniu z używanymi obecnie za granicą szybowcami akrobacyjnymi — „Kobuz” przewyższa je swoimi własnościami. Ponieważ w obecnej chwili żaden z krajów nie buduje szybowców akrobacyjnych — „Kobuz-3” jest jedynym na świecie współczesnym szybowcem tej klasy, który znalazł się w produkcji.

Konstrukcja

SZD-21-2B „Kobuz-3” jest jednomiejscowym szybowcem akrobacyjnym konstrukcji drewnianej w układzie wolnonośnego średniopłata. Może być również używany do lotów wyczynowych np. falowych lub przelotów prędkościowych.

Kadłub — drewniany półskorupowy, kryty sklejką; boki kabiny i zdejmowany dziób kadłuba — kryte laminatem szklanym. Tylna część kadłuba z pokryciem usztywnionym sześcioma podłużnicami i wręgami. Wszystkie nierozwijalne powierzchnie kadłuba i przejść kadłub-skrzydła wykonane są z laminatu. Przez zastosowanie zerowego kąta zaklinowania skrzydła względem osi kadłuba, uzyskano dużą symetrię własności w locie normalnym i odwróconym, spowodowało to jednak budowę wysokiego podwozia. Podwozie jednogoleniowe, amortyzowane krążkami gumowymi, całkowicie chowane w obrys kadłuba, we wnękę zasłoniętą dwiema blaszanymi klapami, napędzane jednym ruchem dźwigni umieszczonej na prawej ściance kabiny. Kółko o wymiarach 300 x 125 i ciśnieniu 2 at hamowane specjalną dźwignią umieszczoną na drążku sterowym. Zaczep do holu i startu za wyciagarką umieszczony z przodu kadłuba. Z przodu płozy — hak do startu z lin gumowych. Płoza przednia jesionowa, zamocowana bezpośrednio do belki kilowej. Płoza ogonowa metalowa, amortyzowana klockiem gumowym. Za płozą ucho do zaczepu do startu z lin gumowych. W tyle kadłuba przed usterzeniem — uchwyt do unoszenia ogona. Osłona kabiny dwuczęściowa; wiatrochron stały. Osłona o szkielecie z rur stalowych otwierana na prawą stronę, zaopatrzona w odsuwane okienko wentylacyjne, posiada możliwość zrzutu awaryjnego.

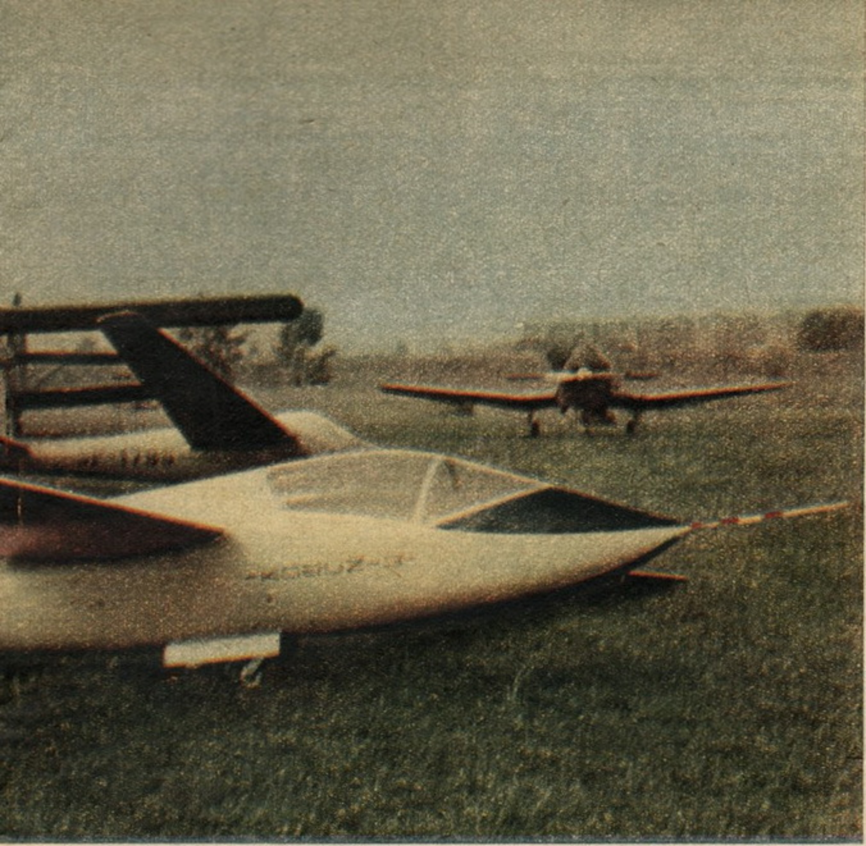
Tablica przyrządów wyposażona w busolę BS-1, prędkościomierz PR-400 o zakresie wskazań do 400 km/h, wariometr WRs-5 (wskazania plus-minus 5 m/s), wysokościomierz W-10s, elektryczny zakrętomierz EZS-2; przyspieszeniomierz AM-10 i chyłomierz do lotów odwróconych. Długa dysza prędkościomierza wysuwana z dziobu kadłuba. Pedały regulowane. Na drążku sterowym przycisk nadawania radiostacji. Antena za kabiną pilota. Bagażnik na radiostację RS-2A i barograf — za plecami pilota. Szybowiec przystosowany jest do zabudowy aparatury tlenowej SAT-5. Napęd lotek i hamulców — popychaczami. Napęd steru kierunku — linkami. Napęd steru wysokości w kabinie — popychaczami, w dalszej części kadłuba — linkami. Napęd klapki wyważającej w kadłubie — linkami, w usterzeniu — bowdenem. Dźwignie hamulców i klapki wyważającej — z lewej strony pilota, dźwignia wciągania podwozia — z prawej strony. Hamulec kółka jest sprzężony z hamulcami aerodynamicznymi. Pod osłoną dziobu kadłuba ciężarek wyważający (6,5 kG) konieczny dla pilota (ze spadochronem) o ciężarze poniżej 83 kG, zaś niedozwolony przy ciężarze pilota powyżej 100 kG.

Płat — dwudzielny o obrysie trapezowym z lekkim skosem do przodu (kra-

DANE TECHNICZNE

	SZD-21-2 „Kobuz-2”	SZD-21-2A „Kobuz-2A”	SZD-21-2B „Kobuz-3”
Rozpiętość [m]	14,0	14,0	14,0
Długość [m]	6,38	6,93	7,22
Wysokość [m]	1,50	1,89	1,90
Powierzchnia nośna [m²]	13,5	13,5	13,5
Wydłużenie	14,5	14,5	14,5
Ciężar własny [kG]	265	285	335 *
Ciężar całkowity [kG]	354	375	425 (445) **
Obciążenie powierzchni [kG/m²]	26,3	27,8	31,5
Doskonałość			
przy prędkości optym. [km/h]	25,9	30	27,8
Opadanie minimalne [m/s]	97,2	102	95
przy prędkości ekonom. [km/h]	0,99	0,93	0,9
Opadanie przy v=100 km/h [m/s]	86,5	100	86
Opadanie przy v=140 km/h [m/s]		0,93	1,02
Prędkość minimalna [km/h]			1,9
Dopuszczalna prędkość	67	65	75
nurkowania [km/h]	250	250	340
Osiągi w locie odwróconym:			
Doskonałość	19	19,5	19,3
Opadanie minimalne [m/s]			1,72
przy prędkości [km/h]			120

* — ciężar z radiem; bez radia ciężar własny wynosi 323 kG;
** — ciężar maksymalny.



Zdjęcia: E. Margański

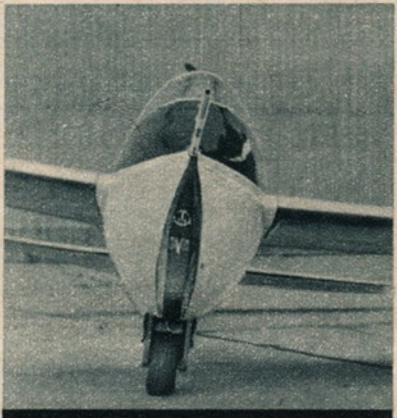


Usterzenie „Kobuza-3” (klapka wyważająca, zakończenie kadłuba i przeciwciężar steru kierunku)

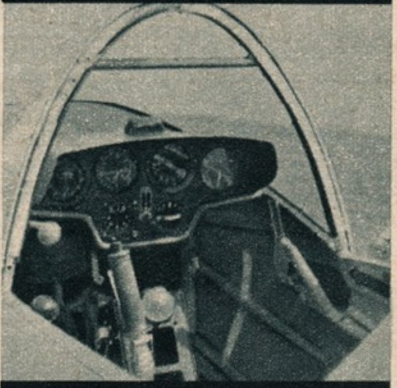
wędź natarcia tworzy linię prostą), konstrukcji drewnianej wielopodłużnicowej, kryty grubą pracującą sklejką, zapewniającą wierne odtworzenie kształtu profilu. Profil skrzydła laminarny NACA 64-1-412. Nosek wykonany z pianki poliestyrenowej pokrytej cienką sklejką, spływ żeberkowy kryty płytkami przekładkowymi z wypełniaczem z pianki PCW. Okucia główne łączone dwoma rozprężnymi sworzniami poziomymi. Przy krawędzi natarcia i przy dźwigarku tylnym — okucia ze sworzniami poziomymi, mocowane do wręg kadłuba. Na końcu skrzydła płyta brzegowa z otworem kotwicznym i miotełką odgromienia — spełniająca rolę zabezpieczenia końca skrzydła przy lądowaniu i dlatego od dołu okuta. Lotki dwudzielne, szczelinowe, drewniane, całkowicie kryte sklejką, wyważone masowo wzdłuż całej rozpiętości i obciążone aerodynamicznie. Hamulce aerodynamiczne, płytowe blokujące się samoczynnie, wykonane z blachy.

Usterzenie o obrysie trapezowym. Statecznik poziomy niedzielony, dwudźwigarowy kryty sklejką. Ster wysokości dwudzielny, drewniany z kesonem noskowym, kryty płótnem z metalową klapką wyważającą na lewej połówce steru. Każda połówka steru zawieszona na trzech zawiasach. Statecznik pionowy wykonany jako jedna całość z kadłubem, kryty sklejką. Profil usterzenia pionowego — gruby, 15%. Ster kierunku kryty płótnem, zawieszony trójpunktowo, wyważony masowo ciężarkiem na długim wysięgniku. Na górze steru miotełka odgromienia.

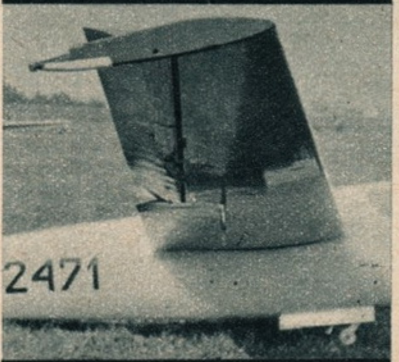
Malowanie. Pierwszy prototyp „Kobuza-3” o znakach SP-2452 jest pomalowany bardzo efektownie. Spód kadłuba, skrzydeł i usterzenia — na czerwono, góra na biało. Statecznik pionowy i lotki oraz część skrzydła na przedłużeniu lotek — na czerwono. Ster kierunku, jak we wszystkich prototypach — na żółto. Znaki rejestracyjne i napisy — czerwone, a od spodu skrzydeł — białe. Przód kadłuba pod osłoną kabiny oraz wysięgnik przeciwwagi na sterze — czarne. Drugi prototyp i „Kobuzy” seryjne mają kadłub i usterzenie pionowe całkowicie białe, a spód skrzydeł i usterzenia poziomego — oliwkowozielone. Góra usterzenia poziomego i skrzydeł białe, za wyjątkiem lotek i pasa na ich przedłużeniu — które są oliwkowe. Góra przodu kadłuba i wysięgnik przeciwwagi oraz znaki rejestracyjne — czarne; na spodzie skrzydeł — znaki białe.



Owalny przekrój kadłuba „Kobuza-3”. Z przodu płozy — zaczep i hak startowy.

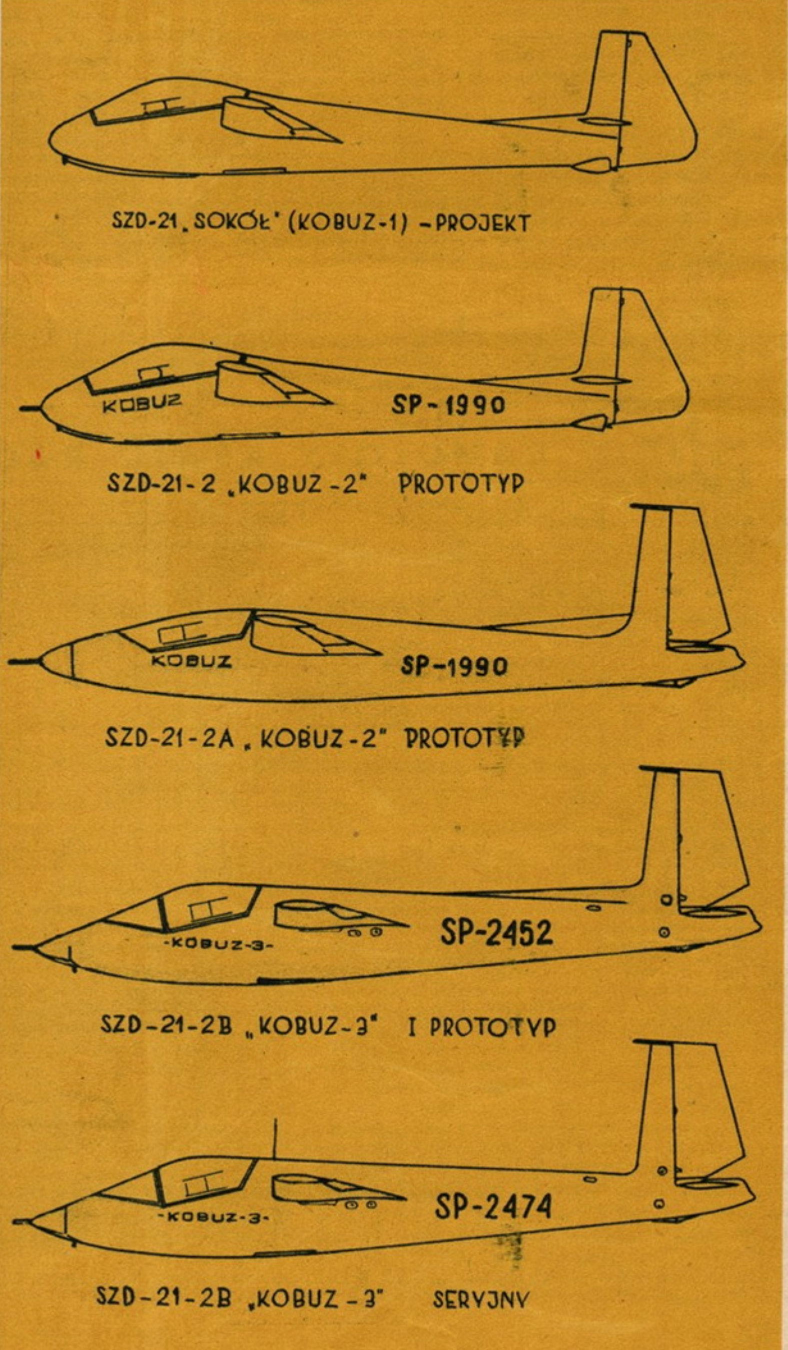


Tablica przyrządów w „Kobuzie-3”. Nad tablicą chyłomierz do lotów odwróconych.



Końcówka skrzydła „Kobuza-3” z miotełką odgromienia i okuciem części płozowej.

ROZWÓJ SZYBOWCA AKROBACYJNEGO „KOBUZ”



LOTNICTWO WOJSKOWE

▲ **KANADA** wycofała z NRF dwa spośród sześciu swych dywizjonów lotnictwa bombowego. Cztery dywizjony, które pozostały, obejmują łącznie 92 maszyny. Amerykańskie bomby jądrowe dla tych samolotów znajdują się w składach pod kontrolą USA.

▲ **NA GRANICY** izraelsko-syryjskiej, w pobliżu Jeziora Galilejskiego, doszło do gwałtownej bitwy między Izraelem i Syrią. W akcji uczestniczyły samoloty myśliwskie. Każda ze stron utrzymuje, że zestrzeliła samoloty przeciwnika. I tak Izrael twierdzi, że sześć samolotów syryjskich zostało zestrzelonych, zaś strona izraelska nie poniosła strat. Syryjczycy zaś utrzymują, że zestrzelili 3 izraelskie samoloty „Mirage" (produkcji francuskiej).

▲ **NAD PROWINCJĄ** Kwangsi (Chiny południowe) jednostka lotnictwa Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej zestrzeliła amerykański samolot zwiadowczy bez pilota. Agencja „Nowych Chin" przypomina, że jest to już trzeci samolot amerykański zestrzelony nad tą prowincją w ciągu tygodnia (poprzednio oddziały obrony przeciwlotniczej zestrzeliły tam dwa amerykańskie samoloty typu F-4B).

▲ **DOWODZTWO** australijskiego lotnictwa wojskowego zakomunikowało, że na nowych naddźwiękowych samolotach F-111 (o zmiennym w locie skosie skrzydeł) mogą latać wyłącznie piloci niepalący, ponieważ nikotyna we wszelkiej postaci i ilościach doprowadza do poważnego naruszenia układu krążenia. Specjalne badania prowadzone w ciągu ostatnich lat wykazały, że palenie papierosów to wróg numer 1 członków załóg samolotów naddźwiękowych i statków kosmicznych.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

INAUGURACYJNY lot na nowym szlaku powietrznym Rzym — Mediolan — Moskwa odbył się w dniu 7 kwietnia br. Nowa linia zorganizowana została przez włoskie towarzystwo lotnicze „Alitalia".

OSIĄGNIĘTO porozumienie między ekspertami radzieckimi i amerykańskimi w sprawie uruchomienia w najbliższym czasie nowej linii lotniczej Nowy Jork — Moskwa. Nowa trasa obsługiwana ma być przez samoloty radzieckiego „Aerofłotu" i towarzystwa amerykańskiego „Pan American World Airways".

W DAKARZE zakończyła się narada specjalnego podkomitetu IATA (Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewoźników Powietrznych), poświęcona problemom transportu powietrznego na kontynencie afrykańskim. Zwrócono szczególną uwagę na konieczność rozbudowy portów lotniczych w państwach afrykańskich, celem przystosowania ich do przyjmowania wielkich nowoczesnych samolotów pasażerskich.

SZWAJCARSKIE linie lotnicze „Swissair" obsłużyły w 1966 roku o 9 proc. pasażerów więcej niż w roku 1965, to jest prawie 2,5 mln osób. Linie obsługiwane przez „Swissair" liczą 135 000 km.

W POBLIŻU Tamanrasset (algierska Sahara) samolot algierskich linii lotniczych, kursujący między Algierem i Tamanrasset uderzył w górę, tuż przed lądowaniem. Zginęło 35 osób, przeważnie Francuzów i innych Europejczyków, z życiem wyszło 5 osób, z czego 3 są ciężko ranne.

POLONICA

● **W artykule,** omawiającym czołowe samoloty szkolno-treningowe świata, fińskie czasopismo lotnicze „Ilmailu" zamieściło informację wraz z fotografią polskiego samolotu odrzutowego TS-11 „Iskra".

RÓŻNE

● **W Brazylii** oblatany został prototyp krajowej produkcji wielozadaniowego samolotu turbośmigłowego IP-PAR-6504.

● **Belgijska** firma ADB — Air Equipment, na zlecenie rządu Zjednoczonej Republiki Arabskiej, wyposaży port lotniczy w Kairze w nowoczesną aparaturę lotniskową.

● **W NRF** powstanie niedługo specjalna organizacja, zajmująca się eksportem zachodnioniemieckich samolotów cywilnych.

● **Zastępca** stałego przedstawiciela holenderskich linii lotniczych KLM w Moskwie, Louis Donker, otrzymał polecenie opuszczenia terytorium ZSRR i odleciał do Holandii. Donker zajmował się działalnością niedozwoloną dla obywatela obcego państwa i na tej podstawie został aresztowany przez władze radzieckie.

● **Brytyjska** firma lotnicza „Posgate Aviation Services" zamówiła w ZSRR sześć dwusilnikowych śmigłowców. Jest to pierwsza tego rodzaju transakcja firmy brytyjskiej z radzieckim przemysłem lotniczym.

● **Ponad** 1 300 wykwalifikowanych specjalistów utracił dotąd — według raportu British Aerospace Companie — brytyjski przemysł lotniczy i kosmonautyczny. Wśród tych specjalistów znajduje się 450 kreślarzy, 613 inżynierów i 208 techników. 520 specjalistów wyjechało do USA, 344 znalazło pracę w innych krajach (216 w Kanadzie, 125 w Australii, 29 w Afryce Południowej, 34 w Europie). Powodem emigracji tych ludzi z Anglii jest wstrzymanie realizacji dużej liczby projektów nowych samolotów i rakiet i w ogóle zwątpienie w realizację ich na przyszłość.



W wielkiej paradzie pierwszomajowej w Moskwie brały udział jednostki wojsk rakietowych. W równych szeregach przedefilowały rakiety przeciwlotnicze, taktyczne, operacyjno-taktyczne, rakiety balistyczne okrętów podwodnych i międzykontynentalne rakiety balistyczne na paliwo stałe. Defiladę zakończył pokaz rakiet o nieograniczonym zasięgu, tak zwanych globalnych. Defilada wojskowa trwała 45 minut. Na zdjęciu — defilują samobieżne rakiety taktyczne, szybkie w działaniu i trudne do wykrycia. (Foto „Ogoniok").

50 SAMOLOTY KRAJU RAD

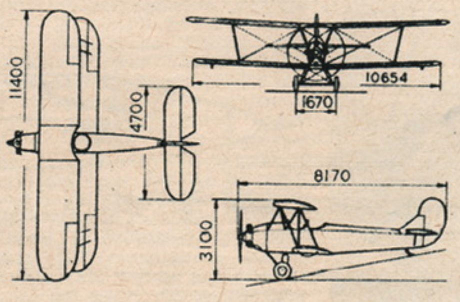
Po-2 (U-2)

W początkach roku 1928, po dwuletniej pracy, zespół konstruktorski N. N. Polikarpowa zbudował na zlecenie dowództwa Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR szkolny samolot U-2 z krajowym silnikiem M-11. Został on oblatany przez M. Gromowa i innych pilotów doświadczalnych, którzy zgodnie potwierdzili doskonałe własności lotne nowej maszyny. Samolot nie wchodził sam w korkociąg. Wprowadzony weń celowo — wychodził z niezwykłą łatwością.

Produkcja seryjna U-2 zaczęła się w r. 1928 i trwała długie lata, stając się czymś nienotowanym w historii lotnictwa na świecie. W r. 1944, po śmierci N. N. Polikarpowa, U-2 zaczęto nazywać oficjalnie Po-2, od nazwiska konstruktora. Samolot zaczęto używać nie tylko jako szkolny, lecz również do prac związanych z gospodarką rolną, jako sanitarny, patrolowy, pocztowy, wreszcie — pasażerski. Maszynę tę używano też jako bombowiec bliskiego zasięgu w wielu pułkach lotniczych. W Po-2 uzbrojony był pułk, w skład którego wchodziły same kobiety. Odbyły one na tych samolotach w ciągu trzech lat wojny prawie 24 tysiące lotów bojowych. Po-2 przez długie lata był jedynym typem samolotu szkolnego w radzieckich aeroklubach.

Po-2 używany był również przez polskich lotników w pułku „Kraków", odgrywając poważną rolę m. in. przy niesieniu pomocy z powietrza powstańczej Warszawie. Długie lata, aż do dziś, używany jest w naszych aeroklubach. Prędkość — 130 do 150 km/h, pułap — 3 200 do 3 800 m. Konstrukcja drewniana, dwupłat.

Obok — rysunek i zdjęcie samolotu Po-2.





SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

● *Jednym z głównych problemów szybownictwa amerykańskiego jest zagadnienie bezpieczeństwa. Liczba wypadków stale rośnie. W roku 1964 było ich 39, w 1965 — 52, a w ubiegłym aż 72. Znacznie też zwiększyła się liczba wypadków śmiertelnych. W 1965 roku zginęło czterech szybowników, a w 1966 aż dziewięciu. Nic dziwnego, że sprawy bezpiecznego latania stale wracają na łamy lotniczej prasy USA.*

● *Szybowce dwumiejscowe nadal znajdują się na fali zainteresowań. Donosiliśmy już o nowej dwumiejscówce amerykańskiej. Teraz znów otrzymaliśmy informacje o nowym francuskim szybowcu dwumiejscowym budowanym przy znacznym zastosowaniu tworzyw sztucznych w ramach serii „Choucas". A oto charakterystyczne dane „Choucas II". Długość — 7,97 m. Rozpiętość — 18 m. Wydłużenie — 19. Powierzchnia nośna — 17,06 m². Ciężar pustego — 290 kG. Ciężar maksymalny — 520 kG. Obciążenie pow. nośnej — 30,4 kG/m² — maksymalne i 27 kG/m² normalne. Doskonałość około 32 na prędkości 90 km/h. Opadanie minimalne 0,70 m/s przy prędkości 72 km/h.*

● *Z niewielkimi tylko skrótami przedrukował „Soaring" (miesięcznik szybowników amerykańskich) nasz artykuł o „Piracie" — nowym polskim szybowcu. Artykuł jest ciekawie ilustrowany.*

● *Nasze zawody całoroczne dotarły do USA. Wprawdzie przez Szwajcarię, która jest podawana jako oficjalny wzór, ale zawsze osiągnięcie. Rozrywane są w stanie Michigan. Liczy się pięć najlepszych wyczynów, które są punktowane następująco: za przelot otwarty — 6 punktów za milę, docel — 7 pkt za milę, docele powrotne i trójkąty — 8 pkt za milę i długotrwałość — 2 pkt za milę. Punktuje się przeloty tylko ponad 75 mil. W ubiegłym roku zwyciężył w tych zawodach John Kuhn, który na szybowcu K-6BR przeleciał ogółem 1 904 mile i zdobył 742 punkty.*

● *Na podobnych zasadach, z uwzględnieniem lotów wysokościowych, wprowadził klasyfikację amerykański klub posiadaczy szybowców 1-26. W ubiegłym roku zwyciężył Bob Pflieger z Dayton (Ohio) — 2 916 pkt przed Coltonem i Beltzem. Najdłuższy dystans łączny pokonał Colton — 1 130 mil (ponad 1800 km), ale Pflieger pobił go udanym lotem wysokościowym (prawie 5 000 m). Warto dodać kilka słów o Tomie Beltzu. Ma on zaledwie 15 lat. W zeszłym roku wykonał 11 przelotów i przeleciał blisko 1 600 km. Tegoroczne spotkanie członków klubu 1-26 odbędzie się w dniach 18—24 czerwca.*

● *Na lotnisku Abbotsford w zachodniej Kanadzie otworzono nową szkołę szybowcową. Ośrodek dysponuje dwumiejscowym szybowcem 2-32, dwoma 1-26 oraz „Skylark".*

● *Zainteresowanym sprawami eksportu szybowcowego podajemy, że w marcu br. szybownicy amerykańscy zakupili dwie „Libelle" i dwa „Phoebusy" HP-11 oraz dwumiejscowego „Blanika" i 2-32.*

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Dnia 5 maja z bazy im. Vandenberga wystartował pierwszy sztuczny satelita całkowicie zbudowany w Wielkiej Brytanii przez British Aircraft Corp. UK—3 wyniesiony został przez rakietę amerykańską „Scout". W locie orbitalnym otrzymał on miano „Ariel—3", podobnie jak bliźniacze satelity „Ariel—1" i „Ariel—2" wyrzucone w latach 1962 i 1964. Były one jednak wykonane tylko częściowo w Anglii. Przeznaczenie nowego satelity — badanie górnych warstw atmosfery. Masa satelity 90 kg. Wysokość orbitalna 500 km.

■

Szef NASA James Webb oświadczył w dniu 9 maja, że pierwszego lotu załogowego statku „Apollo" należy oczekiwać dopiero na początku przyszłego roku.

Załogę „Apollo" stanowić będą: kapitan marynarki W. Schirra (który już był w Kosmosie), major lotnictwa D. Eisele oraz W. Cunningham, który jest cywilem. Ci trzej astronauci byli rezerwową załogą dla lotu 204.

Dokonano poważnych zmian w kabinie „Apollo", usuwając szereg materiałów łatwopalnych i poprawiając system łączności wewnątrz statku. Mimo to jednak w przyszłych lotach w dalszym ciągu będzie się używać czystego tlenu wewnątrz kabiny, chociaż w takich warunkach zginęli amerykańscy astronauci.

Koszt całego programu lądowania na Księżycu ma wynosić ok. 22,7 mld dolarów. Nie wyklucza się jednak, iż trzeba będzie wyasygnować na ten cel jeszcze 500 mln dolarów.

■

Francja i NRF zawarły porozumienie w sprawie wspólnej budowy stacjonarnego satelity telekomunikacyjnego. Satelita otrzyma nazwę „Athos" i jest wynikiem studiów prowadzonych we Francji nad satelitą „Saros-2", a w NRF nad mikroksiężycem „Olimpia". Koszt budowy satelity, włączając konstrukcję dwóch modeli-makiet wyniesie ponad 200 mln franków. Satelita zostałby umieszczony na orbicie ziemskiej w roku 1970 przy użyciu rakiety tzw. europejskiej „Europa—2", startującej z nowego ośrodka rakietowego w Gujanie francuskiej. Satelita „Athos" o masie 150—200 kg wyposażony będzie w 1 000 kanałów telefonicznych, 18 radiowych i 1 telewizyjny. Moc stacji pokładowej około 1 Wata. Przypuszczalnie termin pierwszego startu zostanie związany z datą rozpoczęcia igrzysk olimpijskich, które mają się odbywać w Monachium właśnie w 1970 roku.

■

Następna próba z „szybowcem kosmicznym" typu PRIME zostanie przeprowadzona w USA w czerwcu br. przy użyciu rakiety nośnej „Atlas". W końcu roku zamierzone są loty załogowe.

■

Senat USA zaaprobował w dniu 25 kwietnia 88 głosami (bez sprzeciwu) układ o pokojowym wykorzystaniu przestrzeni kosmicznej, podpisany przez ZSRR, USA i W. Brytanię w dniu 26 stycznia roku bieżącego.

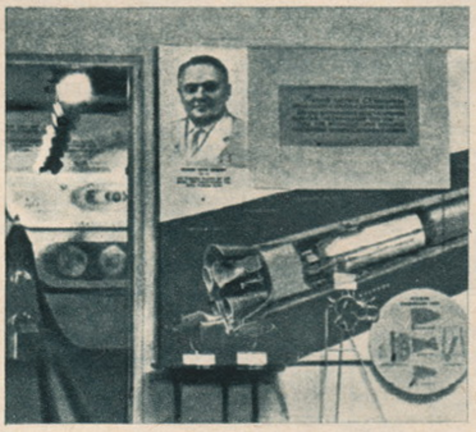
■

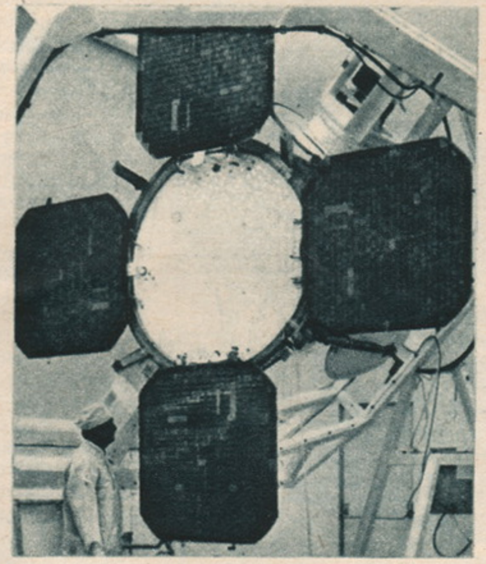
Włoski sztuczny satelita „San Marco—2" wprowadzony został na orbitę ziemską dnia 26 kwietnia, startując z pływającej bazy zakotwiczonej w pobliżu Kenii. Satelita osiągnął orbitę 216/806 km. Twórcą „San Marco—2" jest doktor Luigi Broglio.

■

W Brazylii, w pobliżu miejscowości Fortaleza, ma być zbudowana przez Francję stacja telemetryczna obsługująca pojazdy wyrzucane z ośrodka rakietowego w Gujanie.

W Moskwie przy ulicy Armii Czerwonej mieści się Centralny Dom Lotnictwa im. Frunzego. W nowych salach tego muzeum otwarto niedawno specjalne stoisko poświęcone pamięci konstruktora statków kosmicznych S. Korolewa. Liczne eksponaty w postaci modeli i tablic pozwalają na zapoznanie się z życiem i działalnością naukową tego nieprzeciętnego człowieka. Poniżej fragment sali muzeum. Na pierwszym planie, pod fotografią Głównego Konstruktora, przekrój jednej z rakiet nośnych opracowanych przez Korolewa. (Foto „Graždanskaja Awiacja")





„Lunar-Orbiter-4" sfotografowany przed startem z Przylądka im. Kennedy'ego przy użyciu rakiety nośnej „Atlas-Agena". Nowa sonda księżycowa, operując na dość wysokich orbitach Księżyca, ma wykonać zdjęcia około 92 procent powierzchni Srebrnego Globu.

(Foto: Boeing)

ODPISANE NA STRATY

Mc Namara, minister Obrony USA podał, że w okresie ostatnich dwóch lat lotnictwo amerykańskie straciło na całym świecie następujące samoloty: 1 517 myśliwców, 143 samoloty rozpoznawcze, 6 bombowców średnich i ciężkich, 105 transportowców, 987 śmigłowców i 368 innych maszyn. W sprawozdaniu nie sprecyzowano, czy straty mają związek z wojną wietnamską.

LOTNISKO NA SZOSIE

Szwedzkie lotnictwo wojskowe, w dążeniu do maksymalnego usprawnienia operatywności swych jednostek bojowych, wykorzystuje do startu i lądowania samolotów odrzutowych niektóre autostrady. Z prawej: Myśliwiec J-32B startuje z przeznaczonego na ten cel odcinka autostrady, Niżej: Niecodzienny widok samolotu odrzutowego transportowanego przy użyciu samochodu szosą przez wiadukt nad torem. Niżej obok: „Proszę zjechać! Pierwszeństwo mają samoloty!".

Foto: Shell-News







SŁAWNI LOTNICY

JEDEN z czołowych pionierów w budowie wiropłatów, Hiszpan Juan de la Cierva, urodził się w 1895 roku. O lataniu na samolotach marzył od najmłodszych lat. Stopniowo jego plany życiowe zostania pilotem spełniły się, ale pewnego dnia młody Cierva uległ wypadkowi lotniczemu. Podczas jednego z lotów pilotowany przez niego samolot, wykonując nieprzerwane zwitki korkociągu, uległ rozbiciu. Rozpaczliwe wysiłki czynione przez pilota, aby wyprowadzić maszynę z tej figury, nie powiodły się. Dzięki niezwykle silnemu organizmowi i wysiłkom lekarzy Juan de la Cierva odzyskał zdrowie. Ale od tego czasu opanowany został ideą znalezienia środka zapobiegawczego przeciwko wypadkom lotniczym, ze szczególnym uwzględnieniem korkociągu.



Juan de la Cierva

Jako inżynier, po dłuższej analizie zjawiska utraty siły nośnej przy przeciągnięciu, doszedł do wniosku, że jeśli samolot pozbawi się skrzydeł, a w zamian za to zaopatrzy się go w wirnik, wówczas zostanie on należycie zabezpieczony przed wypadkiem.

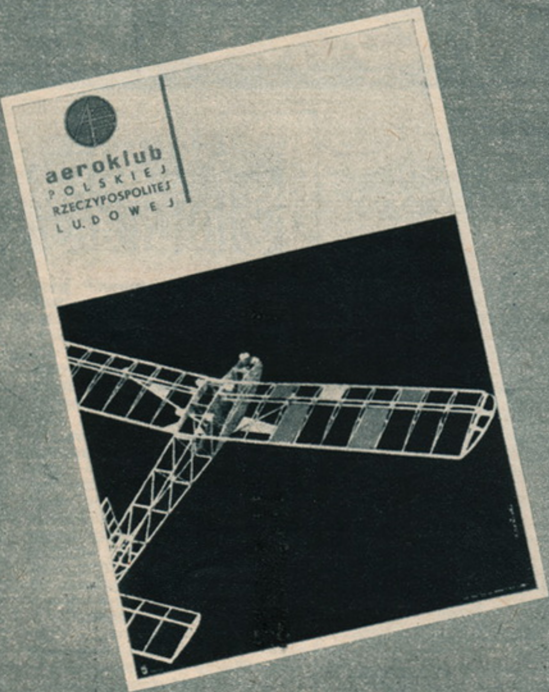
Pierwszy swój wiatrakowiec — wtedy nazwany przez niego autogiro (autożyro) — zbudował na przełomie lat 1920—1921. W tym miejscu trzeba stwierdzić, iż jego pomysł uznano za fantastyczny i nie wróżono mu powodzenia. Zresztą początkowe doświadczenia Ciervy nie były zachęcające. Ale rok 1922 przyniósł mu wspaniały sukces konstrukcyjny: wykonano pierwsze loty na wiatrakowcu. W styczniu 1923 roku wiatrakowiec dokonuje pierwszego lotu w obwodzie zamkniętym. W 1924 roku, gdy Cierva osiągnął już pewne sukcesy w zakresie budowy wiatrakowców, rząd hiszpański udzielił mu poparcia finansowego.

Rok później zdolny konstruktor zdecydował się po raz pierwszy zademonstrować wiatrakowiec za granicą. Jego prezentacja w Anglii zjednała Ciervie tak dalece uznanie i poparcie, iż zdecydował się tam przenieść na stałe. Do dnia swej śmierci pracował na lotnisku Croydon koło Londynu. W Anglii utworzono Towarzystwo Wiatrakowców Ciervy. W 1932 roku otrzymał Wielki Złoty Medal FAI.

Juan de la Cierva zginął 9 grudnia 1936 roku podczas wypadku samolotu komunikacyjnego DC-2 należącego do KLM, a obsługującego linię lotniczą Londyn — Amsterdam.

(m)

420 STARTÓW



JAK tylko sięgam pamięcią do bardzo odległych już lat, przypominają się tradycyjne zielonoświątkowe warszawskie zawody modeli latających, zwane niegdyś ogólnokrajowymi konkursami, albo też spełniające funkcje eliminacji do takich konkursów. Terenem imprez było zawsze lotnisko Aeroklubu Warszawskiego — lotnisko mokotowskie (po którym obecnie prawie nie ma śladu), oddawane do dyspozycji modelarzy najczęściej bez zawieszenia lotów zarówno maszyn z eskadry sztabowej, jak i samolotów klubowych. A na konkursie zawsze można było spotkać Kazimierza Błaszczyńskiego, jednego z pionierów modelarstwa lotniczego w Polsce.

Błaszczyński brał udział we wszystkich imprezach, jako zawodnik, innym razem jako sędzia lub organizator. W stolicy był inicjatorem licznych kursów, zarówno dla młodzieży, jak i nauczycielstwa. Miał ogromny talent do budowy modeli redukcyjnych i redukcyjno-latających (niezapomniany był Jego „Karaś", wielki model z napędem gumowym), a wszystkie zbudowane modele cechowała niezwykła precyzja wykonania. Widzę Błaszczyńskiego na starcie, jak z nieodłącznym małym wiatrowskazem sporządzonym z jedwabnej pończochy przygotowuje gromadkę swoich modeli. Ówczesne regulaminy dopuszczały szereg modeli, na przykład dwa rodzaje gumówek, w tym tak zwane rekordowe, redukcyjno-latające i klasy dowolnej. Zawsze w przygotowaniach tych, szczególnie w ostatnich latach, towarzyszyła żona. Na zawodach prawie zawsze zdobywał czołowe miejsca. Dzięki prowadzeniu licznych kursów instruktorskich w szkołach przylgnął doń tytuł profesora i nikt nie ośmielił się, szczególnie spośród uczniów, odezwać inaczej, mimo iż innych wykładowców tytułowano po prostu instruktorami. Na pewno miał coś z profesora. I jeśli zważyć, że prawie sam jeden kierował całym ruchem modelarskim w Polsce do wybuchu drugiej wojny światowej, pisał artykuły i skrypty, rysował i wydawał za pośrednictwem LOPP serie planów, budował modele (bardzo pracochłonne), często tkwił w tak zwanym terenie, no i musiał od czasu do czasu przysiedzieć fałdów za biurkiem w Zarządzie Głównym Ligi na ul. Wierzbowej, to kto wie czy nie zasługiwał na coś więcej niż miano profesora. Stworzył serię podstawowych szkolnych modeli dostępnych dla każdego. Szczególnie znany był model KB-9 o dobrych właściwościach lotnych.

Wspominam Kazimierza Błaszczyńskiego zawsze z podziwem, choć nie należałem do grona Jego uczniów, pozostając w zespole raczej „konkurencyjnym", o innych nieco aspiracjach. Co dziwne — taki tytan pracy jak Błaszczyński stosunkowo mało zostawił po sobie śladów, aby od razu można było zestawić pełną biografię. Rysunki modeli i fotografie rozsiane są po różnych czasopismach, o oryginały trudno. Ci, co znali Go bliżej, tworzą coraz skromniejszą grupę...

Właśnie pamięci Kazimierza Błaszczyńskiego poświęcone były kolejne, już w randze ogólnopolskiej, zawody modeli latających, które odbyły się w dniu 7 maja br. na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu. Do startu przystąpiło 19 juniorów i 26 seniorów, wszyscy z modelami o napędzie gumowym, gdyż w tej tylko konkurencji rozgrywany jest Memoriał.

Wyniki juniorów okazały się zaskakująco dobre, jeśli przyjąć, że nie dysponują oni jeszcze rutyną zawodniczą i nadzwyczajnym wyborem materiałów w porównaniu do seniorów. Wynik modelu juniora Jana Panka z Aeroklubu Śląskiego klasyfikuje go na piąte miejsce w grupie seniorów. Prawdziwym jednak zaskoczeniem było zwycięstwo i obsadzenie trzech pierwszych miejsc w grupie seniorów. Proszę spojrzeć na tabelę wyników — mało znani dotąd zawodnicy z Grudziądza, Opola i Ostrowa Wlkp. osiągnęli bardzo dobre rezultaty, pokonując dotychczasowych mistrzów. Naturalnie nie znaczy to wcale, że zwyciężeni mieli gorsze konstrukcje modeli. Przykładem może być zamieszczony obok plan modelu Jerzego Kosińskiego z Warszawy. Model ten, moim zdaniem, należy do najlepszych w swej klasie zarówno pod względem koncepcji, jak i wykonania. Na pewno i pan Kazimierz, gdyby doczekał naszych czasów, nie mógłby wymagać większej precyzji wykonania i swoistej (niestety, niestety, nie klasyfikowanej) elegancji. Współczesne modele z napędem gumowym odbiegają znacznie od niedawno przecież budowanych pękatych „wakefieldów" latających bez ograniczenia czasu. A dzisiaj — na przykład zwykła obsada śmigła gumówki ma więcej części składowych niż silnik samozapłonowy, a konstrukcja ultralekkich skrzydeł i wytrzymałych jak stal kadłubów nie należy do zadań łatwych. Z gumówki epoki pana Błaszczyńskiego niewiele zostało.

Wymieniłem model Kosińskiego, ale do równie świetnych, oglądanych na Memoriale, należały konstrukcje Aleksandra Dziewałtowskiego, Stefana Bombola, Stanisława Żurada czy Kazimierza Łapińskiego. Wszystkie one tworzą, ośmielę się stwierdzić, „polską szkołę" budowy modeli z napędem gumowym. A to, że na tegorocznym Memoriale pojawiły się nowe nazwiska, jest chyba dowodem, iż doświadczenia tej „szkoły" są w jakiś sposób wykorzystywane.

Nie wszyscy nasi mistrzowie tej trudnej kategorii pojawili się na starcie z własnymi modelami. Władysław Niestoj, na przykład, w tym roku zrezygnował ze startu ale przyprowadził na lotnisko grupę swoich uczniów, którzy brali udział w za-

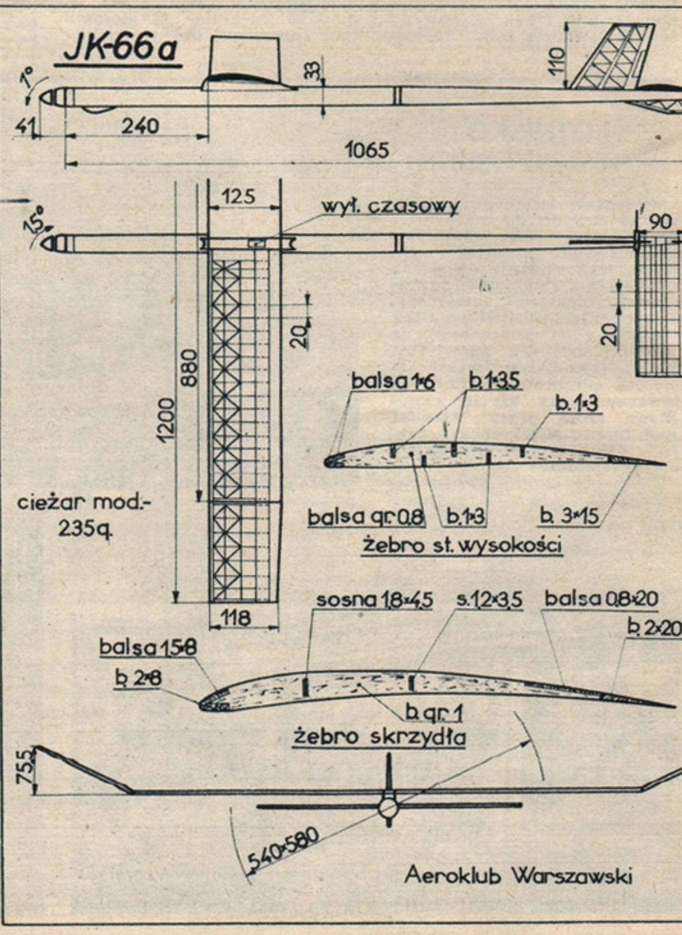
JK-66a

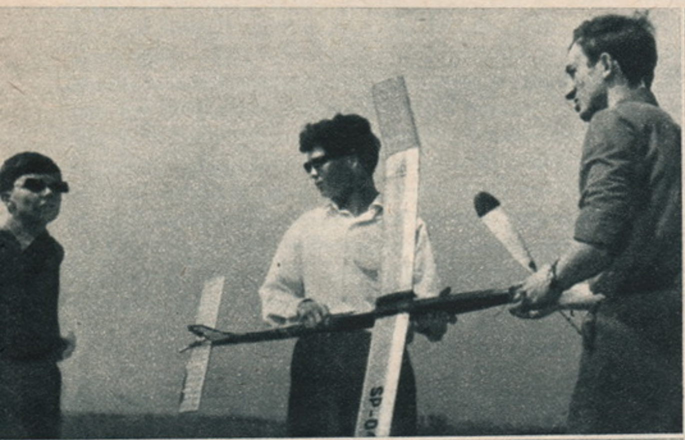
W roku 1966 na Mistrzostwach Polski model JK-66a uzyskał I miejsce. Kadłub modelu wykonany jest jako dzielony. Część przednia zwinięta jest na szablonie z dwu deseczek balsowych o grubości 1 mm. Krawędzie tych deseczek po nałożeniu na siebie tworzą kąt 90°. Linie brzegowe jednej deseczki w stosunku do osi podłużnej szablonu kadłuba tworzą kąt 45°. Część ogonowa kadłuba, stożkowa, zwinięta jest z dwu deseczek balsowych o grubości 0,8 mm. W części tej zamocowany jest na stałe ster kierunku. Łączenie części kadłuba w całość odbywa się za pomocą łącznika metalowego z naciętym gwintem.

Piasta śmigła wykonana jest w całości z metalu. Oś piasty osadzona jest w dwu łożyskach promieniowych średnicy 3x10 mm. Łopatki śmigła wykonane są z balsy, przy ich zamocowaniu istnieje możliwość regulacji skoku śmigła. Na kadłubie modelu zamocowana jest wieżyczka z zabudowanym wyłącznikiem czasowym.

Skrzydło wykonano jako dzielone, dwudźwigarowe, wzmocnione rozpórkami z balsy. Od góry profilu, przy krawędzi spływu, nałożona została nakładka z balsy o grubości 0,8 mm. Montaż skrzydła do kadłuba za pomocą dwu drutów stalowych, wpasowanych suwliwie w rurki metalowe. Przed wysuwaniem się skrzydła chronią gumki zakładane przy krawędzi natarcia i spływu. Ster wysokości wykonany całkowicie z balsy. Pokrycie modelu papierem japońskim.









Z lewej: Na starcie modeli z napędem gumowym wielki ruch. Instruktorzy pilnują swoich podopiecznych, a komisja sędziowska wyjaśnia zawiłości regulaminu. Poniżej: J. Zwoliński z Warszawy, który zajął drugie miejsce w grupie seniorów. Z prawej: Startuje model K. Łapińskiego (6 miejsce). Foto: P. E.



wodach. Piękny i budujący był widok doświadczonego instruktora, jak pomagał chłopcom w ich kto wie czy nie życiowym starcie. Obserwując zespół Niestoja, żałowałem szczerze, iż nie ma jakiejś punktacji za pracę instruktorską. Punkty zaś, które zdobyli chłopcy Niestoja, mogą być powodem jego słusznej dumy, a radości u władz Aeroklubu Warszawskiego.

☆

Obok startu gumówek rozłożony był drugi, przeznaczony dla modeli z napędem mechanicznym. Rozgrywano tu po raz piąty zawody o puchar PZL-Okęcie. Na starcie tym stanęło 23 juniorów i 16 seniorów, przy czym ogółem zgłoszono 59 osób, a sklasyfikowano 39. Juniorzy wykonali trzy tylko starty, a seniorzy normalne pięć. Do grupy juniorów dopuszczono modele z silniczkami o pojemności do 1 cm³, które miały tejże pojemności zbiorniki paliwa.



Wyniki tej imprezy również są niezmiernie interesujące. Oto junior w trzech lotach osiąga lepszy wynik niż senior w pięciu! Pierwsza dziesiątka zawodników najmłodszych z zawodów pezetelowskich rokuje jak najlepsze nadzieje na przyszłość. Zapamiętajmy ich nazwiska!

W grupie seniorów można było się tylko dziwić, gdyby Zygfryd Sulisz nie zajął pierwszego miejsca. Wiadomo powszechnie, że ma model zawsze dobrze przygotowany, na najlepszych częściach zagranicznych. Puchar przechodni PZL-Okęcie przeszedł do zawodnika Aeroklubu Warszawskiego i po trzykrotnym kolejnym albo piątym niekolejnym zwycięstwie stanie się własnością zwycięzcy.

Zawody rozgrywano przy dobrej pogodzie, a organizacji trudno byłoby coś zarzucić. Główny komisarz zawodów inż. Sergiusz Musiatowicz z PZL-Okęcie kierował całością zawodów, a pomagali mu dzielnie: Janusz Wojciechowski, Edmund Osiński, Bolesław Wojewódzki, Stanisław Grabowski, Jan Rosiński, Waldemar Salach, Henryk Matejak, Eugeniusz Pałgan, Andrzej Pużyński, Stanisław Matuszczak i Przedpełski. Sekretarzował Stanisław Pasewicz, przy współudziale Marii Słowak i Zbigniewa Starosza. Na wszystko pilnie baczyli, śpiesząc z pomocą — kierownik propagandy AW — Franciszek Perkowski i kierownik sekcji modelarskiej Zbigniew Wiatr.

Zawody ściągnęły wielu widzów, którzy dowiedzieli się o stołecznej imprezie z trzech doskonałych plakatów (jeden z nich reprodukujemy przy tytule). To, że plakaty są po raz pierwszy od lat na poziomie, jest zasługą Wydziału Propagandy ZG APRL. I na zakończenie uwaga obserwatora. Na naszych zawodach nie widziałem ani jednego „kudłatego" osobnika w stylu „The Brudas Stompers". Fakt ten napawa radością, przynajmniej tych wszystkich, którzy wierzą, że nasza młodzież kontynuować będzie najpiękniejsze tradycje lotnictwa polskiego.

PAWEŁ ELSZTEIN

WYNIKI MEMORIAŁU K. BŁASZCZYŃSKIEGO

Seniorzy

1. Witold Müller	— Grudziądz	— 808 pkt
2. Jerzy Markiewicz	— Opole	— 802 pkt
3. Kazimierz Wodniczak	— Ostrów	— 792 pkt
4. Stefan Bombol	— Wrocław	— 769 pkt
5. Stanisław Zurad	— Wrocław	— 749 pkt
6. Kazimierz Łapiński	— Białystok	— 741 pkt
7. Roman Boryczko	— Grudziądz	— 740 pkt
8. Jerzy Kosiński	— Warszawa	— 736 pkt
9. Norbert Parucha	— Opole	— 732 pkt
10. Marian Małecki	— Poznań	— 712 pkt
11. Jan Michalski	— Grudziądz	— 706 pkt
12. Zbigniew Tukiendorf	— Włocławek	— 703 pkt
13. Zygmunt Zawada	— Ostrów	— 685 pkt
14. Aleksander Dziewałtowski	— Ostrów	— 670 pkt
15. Jan Bury	— Poznań	— 643 pkt
16. Ewald Stawinoga	— Gliwice	— 642 pkt
17. Henryk Łukaszczyk	— Opole	— 631 pkt
18. Zofia Pelc	— Wrocław	— 587 pkt
19. Grzegorz Gawlak	— Poznań	— 553 pkt
20. Irena Paździorek	— Gliwice	— 541 pkt
21. Lech Żółkoś	— Bielsko-Biała	— 537 pkt
22. Wiesław Nalepa	— Bielsko-Biała	— 519 pkt
23. Mirosław Kucharski	— Włocławek	— 381 pkt
24. Franciszek Gluza	— Katowice	— 337 pkt
25. Jerzy Miechówka	— Kielce	— 273 pkt
26. Jan Kozłowski	— Włocławek	— 155 pkt

Juniorzy

1. Jan Panek	— Katowice	— 766 pkt
2. Mirosław Palczak	— Warszawa	— 684 pkt
3. Tadeusz Olszewski	— Poznań	— 630 pkt
4. Krzysztof Olszewski	— Poznań	— 609 pkt
5. Wiesław Dzik	— Warszawa	— 579 pkt
6. Jerzy Szymczak	— Wrocław	— 493 pkt
7. Marek Kurkowski	— Wrocław	— 457 pkt
8. Andrzej Szynaka	— Grudziądz	— 451 pkt
9. Marek Krasiński	— Grudziądz	— 400 pkt
10. Janusz Bienia	— Wrocław	— 397 pkt

WYNIKI PUCHARU PZL—OKĘCIE

Seniorzy

1. Zygfryd Sulisz	— Warszawa	— 765 pkt
2. Jerzy Zwoliński	— Warszawa	— 751 pkt
3. Roman Straburzyński	— Stalowa Wola	— 634 pkt
4. Marek Ciupał	— Gliwice	— 599 pkt
5. Stanisław Kotoliński	— Bydgoszcz	— 578 pkt
6. Jerzy Straburzyński	— Stalowa Wola	— 482 pkt
7. Józef Broda	— Warszawa	— 475 pkt
8. Klemens Dziedzic	— Gliwice	— 436 pkt
9. Mieczysław Polek	— Stalowa Wola	— 343 pkt
10. Maksymilian Paździorek	— Gliwice	— 295 pkt

Juniorzy

1. Mieczysław Prószyński	— Warszawa	— 812 pkt
2. Piotr Pulwicki	— Poznań	— 743 pkt
3. Zbigniew Dziong	— Warszawa	— 734 pkt
4. Wojciech Czyż	— Poznań	— 721 pkt
5. Piotr Skrzypczak	— Poznań	— 673 pkt
6. Romuald Hazelmajer	— Wrocław	— 657 pkt
7. Aleksander Dąbrowski	— Białystok	— 566 pkt
8. Aleksander Łukasiewicz	— Wrocław	— 555 pkt
9. Marek Maciejczak	— Warszawa	— 540 pkt
10. Adam Szydłowski	— Bydgoszcz	— 496 pkt
11. Alfred Wreczyski	— Wrocław	— 464 pkt
12. Jerzy Wachowiak	— Poznań	— 415 pkt
13. Andrzej Kałat	— Grudziądz	— 395 pkt
14. Ryszard Wejksznia	— Wrocław	— 358 pkt
15. Witold Górski	— Warszawa	— 352 pkt
16. Zenon Więcławik	— Ostrów	— 230 pkt
17. Grzegorz Kizinkiewicz	— Białystok	— 220 pkt
18. Janusz Skarżyński	— Warszawa	— 157 pkt
19. Krzysztof Piekarski	— Warszawa	— 142 pkt
20. Ryszard Leszkiewicz	— Ostrów	— 137 pkt
21. Tomasz Kosznec	— Warszawa	— 135 pkt
22. Wojciech Rybkowski	— Warszawa	— 130 pkt
23. Jacek Kolosetti	— Warszawa	— 105 pkt



Poniżej publikujemy wspomnienie Kazimierza Plenkiewicza dotyczące jego pobytu w Afryce, w jednostce lotniczej pilotów rozprowadzających samoloty. Od blisko czterdziestu lat związany jest on z lotnictwem. Już w 1929 roku otrzymał w Aeroklubie Warszawskim dyplom pilota turystycznego. W latach międzywojennych należał do czołowych instruktorów i pilotów wyczynowych naszego szybownictwa. Był przez wiele lat kierownikiem Szkoły Szybowcowej Polichno-Pińczów. W okresie drugiej wojny światowej pracował jako instruktor, pilot doświadczalny i dowódca polskiej jednostki lotnictwa transportowego w północnej Afryce. Przez ostatnie dziesięć lat pracował jako pilot sanitarny w Centralnym Zespole Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie. Mgr Kazimierz Plenkiewicz na 54 typach samolotów wylatał ponad 7000 godzin. Ma liczne odznaczenia polskie, angielskie i francuskie, w tym Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

POD NIEBEM Afryki

KAZIMIERZ PLENKIEWICZ

PODCZAS ostatniej wojny, w ciągu około roku, byłem dowódcą jednostki transportu powietrznego na Bliskim Wschodzie. Jednostka ta, wchodząca w skład Królewskich Sił Powietrznych (RAF), stacjonowała początkowo na pustynnym płaskowyżu, u stóp Małego Atlasu w północnej Afryce, w pobliżu miejscowości Użdża. Lotniskiem był tu po prostu równiejszy teren pustyni. Pasy startowe wykonano przez zlanie ich wodą i następnie ubicie walcami, przy czym białym wapnem oznaczono strefy. Samoloty kotwiczono na otwartej przestrzeni. Kilka lekkich, drewnianych baraków, w których mieścił się podręczny warsztat, administracja, kasyno i kwatery personelu. Wokoło obszary pustynne, pozbawione osiedli. Tu i ówdzie — brudne, łatane namioty koczujących Arabów, rozłożone wzdłuż niżej położonego terenu pustyni, gdzie istniała większa szansa zachowania śladów wilgoci. Wokół nich wałęsały się stadka kur, czarnych i czarno-białych skarłowaciałych owiec jak też trochę wynędzniałych kóz. Roślinność była tam bardzo skąpa.

Samoloty myśliwskie, przychodzące z Anglii drogą morską do Casablanki, po zmontowaniu, przerzucano w większych konwojach od 10 do 15 maszyn wzdłuż wybrzeży Morza Śródziemnego przez Maroko, Algierię, Tunis, Trypolitanię, Libię do Egiptu. Stamtąd samoloty leciały bądź przez Palestynę do Turcji, bądź też dalej — poprzez Habbaniję, Bassorę, Karaczi aż do Burmy. Samoloty bombowe, dwu- i czterosilnikowe, przylatywały również z Anglii, następnie pojedynczo, częściej w małych zgrupowaniach, przebywały tę drogę kilku większymi skokami, po prostej przez pustynię, z dala od wybrzeży.

W naszej bazie przebywaliśmy tylko nieliczne dni, będąc stale w podróży, na szlakach sięgających około 6 000 km. Jako dowódca polskiej jednostki, zawsze miałem do wyboru albo pilotowanie cięższej maszyny bombowej, albo prowadzenie większego zgrupowania myśliwców.

W baraku w Użdży, za cienką ścianą z dykty, miałem za sąsiada pilota angielskiego w stopniu kapitana, który po odbyciu jednej kolejki lotów w eskadrze bombowej na terenie Anglii został tu przesłany na odpoczynek. Był to wysoki, smukły szatyn o dość ostrym profilu, syn pastora ze środkowej Anglii, jedynak, student trzeciego roku Oxfordu. Jeżeli przeciętnego, inteligentnego Anglika za spokój, opanowanie, niezdradzanie przeżywanych emocji i wzruszeń określimy na sto procent, to mój sąsiad był Anglikiem studziesięcioprocentowym. Wśród swoich rodaków uchodził nawet za sztywniaka.

Ilekroć spotykaliśmy się w dispersalu, oczekując na lot, każdą wolną chwilę spędzał studiując małą, pięknie oprawioną biblię. Miał on jednak umysł głęboki, trochę filozoficzny z tendencjami ascetyka, niemniej jednak wrażliwy i odczuwający każde szlachetne piękno ludzkiego życia. Aby zdobyć sobie jego zaufanie i przyjaźń, musiałem się dobrze napracować, kontrolując nieustannie swoje zachowanie i wypowiedzi, nacechowane typowo słowiańską wylewnością, pobudliwością, samochwalstwem i skłonnością do namiętnego dyskutowania poruszonego tematu.

Mój „Smoky" czyli przydymiony, bo takim przydomkiem obdarzyli go rodacy, wypowiadał się zawsze krótko, ale w sposób przemyślany i sprecyzowany. Kiedy nieraz w jakimś lokalu Casablanki, Algieru czy Kairu, chciałem mu zwrócić uwagę na ciekawszy okaz płci odmiennej, musiałem robić to bardzo ostrożnie, unikając bliższych określeń, związanych z wdziękami pokazywanej babki, gdyż inaczej, niezwłocznie i z bardzo bolesnym sarkazmem przywoływał mnie do porządku, wytykając mi moje pierwotniactwo.

Był jednak jeden temat, przy którym mój przyjaciel zdecydowanie stawał się innym człowiekiem. Tematem tym była muzyka klasyczna, którą rozumiał, podziwiał i kochał, a o której mógł mówić godzinami. W tym miejscu muszę wyjaśnić, że każde kasyno, organizowane przy jednostce lotniczej chociażby w najbardziej zapadłym zakątku, posiadało zawsze w swym wyposażeniu pianino. Sam wielokrotnie na nim grywał. W swojej kwaterze, w baraku, miał patefon i duży zapas płyt. Całe wieczory byłem zmuszony słuchać Bacha, Mozarta, a w szczególności Beethovena z wielokrotnie powtarzaną Appassionatą i IX Symfonią. Ta ostatnia, a przede wszystkim jej wspaniały finał pisany do słów „Ody do radości" Schillera, była ulubionym tematem jego rozważań.

„Smoky" już na początku naszego spotkania podpatrzył mnie i podsłuchał, gdy zaszyty w ciemnym kącie kasyna, w czasie przerw między posiłkami, rozklejałem się przy pianinie nad improwizowanym Szopenem, Szubertem czy Lisztem. Stanął cichutko za moimi plecami, słuchał chwilę i znienacka przemówił. Utkwiło mi w pamięci zdanie, które pamięta się tak, jak kubeł zimnej wody wylany na głowę:

— Mój drogi Plenky, bądź tak dobry i... zdejmijże do cholery tę nogę z pedału, bo cię zastrzelę!

Mimo tej niezbyt budującej opinii, jaką wyraził on na temat mojego kunsztu pianisty, od tego czasu widać zdecydował, iż potrafię być wdzięcznym słuchaczem i partnerem w rozważaniach muzycznych.

Tak się jakoś złożyło, że te wieczorne beethovenowskie tortury przypadały w okresie godów weselnych pustynnych świerszczy. Setki tysięcy tych owadów, od późnego popołudnia do wczesnych godzin poranka, swym rytmicznym, żywiołowym ćwierkaniem, dosłownie zagłuszały wszystkie inne odgłosy zamierającego życia w obozie. Często w nocy taki orszak weselny, poprzez nieszczelne drzwi baraku, wtargnął do mojego pokoju, tak iż krzycząc pełnym głosem nie byłem w stanie zagłuszyć tego chóralnego ćwierkania. Jedynym wyjściem z tej sytuacji było raptowne zerwanie się z łóżka, zapalenie światła i pochwyconym pantoflem przepędzenie świerszczy.

Dwa razy w tygodniu na wolnym powietrzu wyświetlano dla mieszkańców obozu filmy dźwiękowe. Z braku drewna ławeczki dla widzów lepiono z gliny, następnie suszono w kształcie klocków.

W okresie tokowiska świerszczy, aby uzyskać dobrą fonię, zajmowano bliższe miejsca przy ekranie, ażeby nie przeszkadzał w odbiorze rytmiczny jazgot, walczących nieraz na śmierć i życie w turniejach miłosnych, świerszczy. W tych warunkach — przez pewien okres czasu — każdorazowe udawanie się na spoczynek było makabrycznym przeżyciem. Zanim usnąłem na dobre, budziłem się kilkakrotnie wśród ostrych rytmów perkusji IX Symfonii, towarzyszącym żywiołowym rytmom świerszczy. W konsekwencji — prawdopodobnie na mocy prawa odruchów uwarunkowanych — przez następne kilka lat, jeśli gdzieś posłyszałem anemiczne chociażby poćwierkiwania naszego mazurskiego świerszcza, to już w uszach rozbrzmiewał mi finał IX Symfonii i odwrotnie, jeśli radio nadawało koncert Beethovena, mimo woli rozglądałem się w poszukiwaniu świerszczy.

Na szczęście w Użdży nie stacjonowaliśmy długo i od Nowego Roku przeniesiono naszą bazę do Blidy. Było to jedno z lotnisk Algieru, położonych na zachód od miasta. Tym razem otrzymaliśmy wykwintne kwatery w prywatnych willach, a bliskość dużego miasta znacznie urozmaicała wyczekiwania na dalsze przeloty. Zaraz po przenosinach spotkała mnie dość zabawna przygoda. Pewnego ranka zostałem wezwany do dyspozytora. Gdy stawiłem się przed jego oblicze, ten oznajmił mi, że ma mały kłopot, z którego ja będę mógł zapewne go wybawić. Początkowo nie mogłem się zorientować, o co mu chodzi.

— Wszystkie załogi obsługujące samoloty wielosilnikowe są na trasach — powiedział spokojnie. — Tymczasem w ubiegłym tygodniu z małej eskadry przerzucanych „Wellingtonów" urwała się jedna maszyna w bazie Biskra. Samolot ten miał jakiś przeciek oleju w reduktorze prawego silnika. Dzisiaj jednak przyszedł meldunek, że wszystko jest w porządku i samolot ten trzeba najdalej pojutrze przerzucić do Kairu, skąd odchodzi cały konwój do Burmy.

Dyspozytor chwilę się zastanowił i następnie mówił dalej:

— Jak widzisz, nie mam załogi, ale ty przecież już znasz dobrze te trasy i mógłbyś załatwić to sam, naturalnie pod warunkiem, że lecąc bez osłony radiowej, bez załogi i bez kamizelki ratunkowej, przerzucisz samolot trasą nadbrzeżną przeznaczoną dla transportu samolotów myśliwskich.

Wyraziłem zgodę. Już nazajutrz poleciałem dwusilnikowym samolotem myśliwskim typu „Beaufighter", który zdążał do Aleksandrii i który po drodze wysadził mnie w Biskrze. Nie lubiłem latać tym samolotem jako pasażer, ponieważ przy temperaturach tropikalnych start na tej maszynie był bardzo nerwowy. Nierównomierne i zbyt szybkie otwieranie przepustnic zawsze groziło zachłyśnięciem się jednego z silników, co w konsekwencji groziło piruetem na jednym kole, kraksą, względnie pożarem. Tym razem skończyło się szczęśliwie.

Po zameldowaniu się u dyspozytora bazy Biskra wyjaśniono mi, że przeciek oleju w prawym silniku „Wellingtona" nie jest groźny. Uszczelnianie pierścienia reduktora jest bardzo kłopotliwe i dlatego postanowiono powierzyć usunięcie tej usterki dopiero bazie lotniczej w Burmie. Obejrzałem samolot. Była to nowiutka maszyna, malowana na śnieżnobiały kolor z przeznaczeniem na daleki front japoński. W dispersalu wręczono mi dokumenty i plan lotu z wyznaczonym startem na godzinę 2.30 w nocy. Przy załatwianiu tych formalności zwrócono się do mnie z prośbą, czy nie mógłbym zabrać ze sobą jednego z tutejszych oblatywaczy samolotów myśliwskich — sierżanta pilota, który wczoraj rozpoczął dwutygodniowy urlop i chciałby go spędzić w Kairze. Zaakceptowałem wszystko i udałem się na kwaterę do luksusowego hotelu pod nazwą OCEANIC. Hotel ten przed wojną przeznaczony był dla zamożnych turystów, a przede wszystkim dla osób chorych na płuca.

Miejscowość Biskra to jedna z najbardziej na południe wysuniętych oaz Tunezji, mieszcząca małą osadę arabską i kilka luksusowych budynków hotelowych. Piloci rozprowadzający samoloty znali ją z plantacji ponoć najlepszych daktyli rejonu Morza Śródziemnego, jak też z makabrycznych noclegów w porze letniej, gdzie gorące i duszne noce trzeźwemu Europejczykowi nie pozwalały na spokojny wypoczynek.

Przed wieczorem wyskoczyłem do jednego ze straganów tej arabskiej mieściny i kupiłem kilka melonów i arbuza. Już nigdy później nie jadłem tak soczystych i słodkich owoców, jak podczas swego pobytu w północnej Afryce. Tuż przed spoczynkiem zameldował się u mnie mój przyszły pasażer. Był to wyjątkowy typ — olbrzymi drab, Szkot z pochodzenia, mocno kudłaty, o maślanych oczach, buchający na milę odorem okowity. Jak żywy stanął mi w oczach jeden z Kiemliczów z tą tylko różnicą, że zamiast pytać „Ojciec prać?", stawał ciągle na baczność, pomrukując niskim barytonem „yes Sir".

O godzinie 2.15 mały jeep zawiózł mnie na start. Przed północą mechanicy przeprowadzili próbę silników. Samoloty stały w kolejności startu już na pasie. Po podpisaniu dokumentacji technicznej, odebraniu samolotu i uruchomieniu silników, nie wolno było ani kołować, ani próbować silników na pełnych obrotach z uwagi na wysoką temperaturę otoczenia. Należało niezwłocznie startować po uruchomieniu silników i to tylko przy wykorzystaniu niepełnej ich mocy, ze stałą obserwacją wskazań temperatury głowic i cieczy chłodzących, które zawsze oscylowały w pobliżu krytycznej granicy temperatur na czerwonych kreskach przyrządów.

Przyszedł mój pasażer i wczołgał się do przedniej wieżyczki na rzuconą tam uprzednio kurtkę lotniczą. Nie chciał uronić ani jednego cennego dnia swoich wczasów. Zamknąłem więc właz, rzuciłem podręczną miękką torbę z wielbłądziej skóry na podłogę tuż u nóg strudzonego pasażera. Siadłem za sterem, uruchomiłem silniki i na błysk zielonego światła rozpocząłem start.

Samolot bez obciążenia, wzniecając potężne tumany piasku z pustynnego pasa startowego, lekko się od niego oderwał i szybko zaczął się wznosić. Wskaźniki temperatury powoli, ale zdecydowanie opadały do położenia normalnego. Odsunąłem okienko. Silny prąd orzeźwiającego powietrza wdarł się do kabiny. Westchnąłem z ulgą. Takie powietrze może człowieka postawić na nogi. Na wysokości 2 100 metrów zaniechałem dalszego wznoszenia i skierowałem samolot na wielką zatokę Syrtę.

Do nastania dnia brakowało 30 minut. Nie miałem radia, nie miałem załogi. Zacząłem zastanawiać się, czy warto lecieć brzegami, tracąc na trasie blisko dwie godziny? Czy nie lepiej przeciąć Syrtę po cięciwie z Gabes do Bengazi i po prostej przez Pustynię Libijską do Cairo West? Syrta to duża zatoka, przecinając ją w pewnym momencie, jest się nad wielką wodą 200 kilometrów od brzegu.

Po chwili podjąłem decyzję: lecę przez wodę. Lubiłem latać nad Morzem Śródziemnym. Latałem nad Bałtykiem, Morzem Północnym i Atlantykiem. Ten ostatni wywoływał wrażenie szare i smutne. Wprawdzie przy brzasku czy wschodzie słońca wszystkie wody mórz świecą jednako, połyskując jak drobno pomarszczone żywe srebro, ale kiedy słońce wędruje wyżej, to morza południowe grają barwami jak podzwrotnikowe papugi. Z dala od brzegu, w zależności od głębokości, toń morza południowego mieni się barwą niebieską, jaśniejszą lub ciemniejszą. Posuwając się stopniowo w kierunku brzegu, kolory te zmieniają się poprzez seledyn i szmaragd do jasnego turkusu, obramowanego przepiękną koronką piany z rozbijanych fal o skaliste wybrzeże.

Po lewej: Zdjęcie Kazimierza Plenkiewicza pochodzące z okresu, kiedy był dowódcą polskiej jednostki lotnictwa transportowego (Transport Command) w północnej Afryce.



Po prawej: Kazimierz Plenkiewicz (w środku) podczas pobytu w Rabacie. Stoi on w towarzystwie dwóch innych pilotów polskich. Poniżej: nad Afryką.

Po blisko trzygodzinnym locie znalazłem się nad zatoką. Poprzez śnieżnobiałe, nieco zaróżowione czerwienią wschodu, potężne cumulusy przebłyskiwało morze. Odczułem pragnienie i przypomniałem sobie o melonach i arbuzie, spoczywających w torbie leżącej przy śpiącym Szkocie. Próbowałem gwizdać na palcach, by obudzić mojego przygodnego pasażera. Na próżno. Miarowe dudnienie silników i mocny sen sierżanta nie rokowały udzielenia pomocy.

Przypomniałem sobie, że mógłbym wykorzystać pilota samoczynnego. Wprawdzie przełącznik zabezpieczony był miękkim drutem, nie pozwalającym na włączenie, ale nie miał żadnej plomby. Mogłem spróbować. Po chwili jednak pomyślałem: a może ma jakieś małe braki w regulacji i dlatego nie został dopuszczony do użytkowania? Odbezpieczyłem jednak przełącznik.

Starannie wytrymowałem samolot i... niech się dzieje wola nieba. Włączyłem. Przyrząd zasyczał groźnie, kopnął dwukrotnie ster kierunkowy i przycichł. Czyżby? Ależ tak, pracuje! Sprawdziłem, a potem nastawiłem kurs. Trzymał. Brawo! Wolno zsuwam się z fotela pilota. Zły na mego pasażera, kopię go w podeszwę buta. Ten podnosi głowę i mętnym, pytającym wzrokiem patrzy na mnie. Wskazałem mu na torbę i kiwnąłem ręką, by mi ją przyniósł, a sam wdrapałem się znów na miejsce pilota. Niezwłocznie podał mi torbę, z której wyjąłem arbuzik i przy pomocy pilnika do paznokci — bo gdzieś zapodział mi się scyzoryk — zacząłem rozcinać soczysty owoc. Rozkudłana głowa mojego towarzysza podróży znajdowała się na wysokości moich stóp. Czekał posłusznie na swoją dolę.

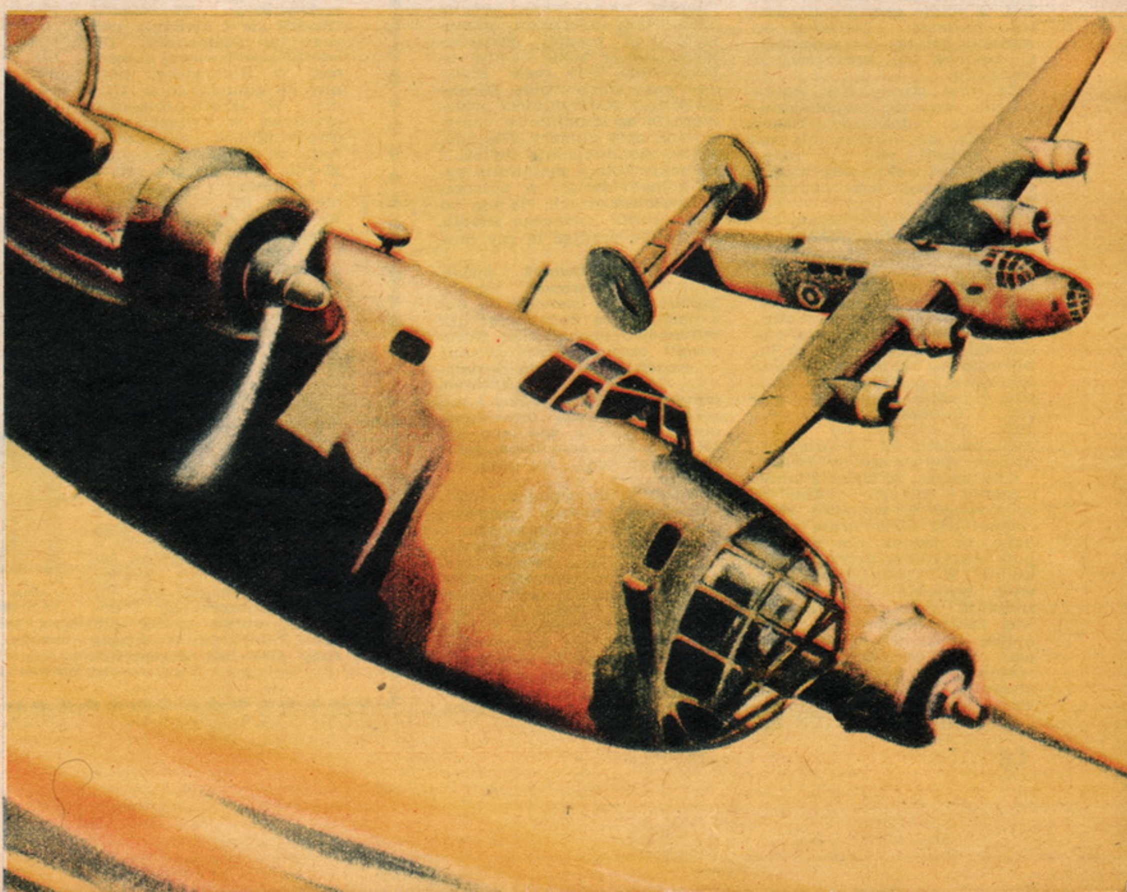
Nagle słyszę, że mój Szkot coś do mnie woła i pokazuje ręką do góry na oszkloną kabinę. Widząc, że dalej majstruję przy arbuzie, lekceważąc jego wołania, klepnął mnie mocno po kolanie, uporczywie wskazując na plexi kabiny. Wtedy spojrzałem i zdrętwiałem. Horyzont miałem idealnie w pionie, jak przy przechodzeniu samolotu do półbeczki. Energicznym szarpnięciem wyłączyłem dźwignię pilota samoczynnego, zmniejszyłem obroty silników i miękkim ruchem steru głębokości zacząłem wyprowadzać dobrze już rozpędzony samolot z lotu nurkowego — tuż nad szczytem potężnego śnieżnobiałego cumulusa.

Powoli otworzyłem przepustnicę. Czyżby prawy silnik zdał obroty? — pomyślałem. Nic podobnego. Oba silniki zagrały zgodnie, przechodząc na obroty przelotowe. Temperatury w porządku, ciśnienia zgodne, chodziły jak zegarki.

Odsapnąłem. Czyżby jakaś nieczysta siła? Prawdopodobnie rozregulowany pilot samoczynny miękko i niepostrzeżenie wprowadza samolot przez lewe skrzydło do lotu nurkowego. Próba, jaką zrobiłem po przejściu nad ląd stały, potwierdziła moje przypuszczenia. Zlekceważyłem zabezpieczenie dźwigni włącznika przyrządu i lekkomyślnie przed lotem nie wyjaśniłem tej sprawy z odpowiedzialnym za przygotowanie samolotu mechanikiem w Biskrze.

Przysporzyłem sobie i memu towarzyszowi podróży niepotrzebnie trochę przykrych emocji. W ten sposób straciłem pół godziny czasu na rozpoczęcie uczty wraz z moim pasażerem przy spożywaniu tryskającego sokiem arbuza. Pozostałą trasę przez El Adem do Cairo West przebyłem zgodnie z planem, bez żadnych już niespodzianek.

Po lądowaniu na lotnisku docelowym mój wyspany już pasażer jak najbardziej służbowo zameldował się z wyrazami podziękowania za wyświadczoną mu przysługę i w dalszej mojej pracy pilota rozprowadzającego nie miałem już okazji na ponowne z nim spotkanie.



DO I OD REDAKTORA

HISTORIA LOTNICTWA

Szanowny Panie Redaktorze!

W związku z artykułem Ikarusa w rubryce „Echa" (nr 9 „Skrzydlatej Polski" z br.) — Klub Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL oświadcza co następuje:

I — w sprawie hasła „Nagórski" w Wielkiej Encyklopedii Powszechnej PWN:

1) Klub Seniorów Lotnictwa nie utrzymywał kontaktu z redakcją WEP i nie miał żadnego wpływu na umieszczenie lub nieumieszczenie w encyklopedii hasła „Nagórski".

2) Klub Seniorów Lotnictwa jest tak samo jak redakcja „Skrzydlatej Polski" zaskoczony brakiem tego hasła w WEP. Uważa, że nie było żadnej obiektywnej przyczyny, aby go pominąć w dużej encyklopedii, skoro figurowało w małej.

3) Klub Seniorów Lotnictwa oświadcza, że jego stosunek do zasług dla lotnictwa kol. Nagórskiego nie uległ żadnej zmianie. Kol. Nagórski był jak najbardziej honorowany przez KSL, m in. na Zjeździe Trzech Pokoleń w czerwcu ub. roku. W Dęblinie nastąpiło uroczyste wręczenie mu pamiątkowej plakietki ponad 50-lecia nadania tytułu pilota.

II — w sprawie placówki prowadzącej prace w dziedzinie lotnictwa cywilnego — w załączeniu przesyłamy wniosek KSL zgłoszony na VIII Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL wraz z uzasadnieniem.

Proszę przyjąć wyrazy szacunku i życzliwości.

Za Zarząd

Medard Konieczny
prezes KSL

WNIOSEK KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA

Klub Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL stawia wniosek, aby Zarząd Główny Aeroklubu PRL powołał w najbliższym czasie specjalną komórkę (społeczną), której zadaniem byłoby przygotowanie w ciągu 3—4 lat HISTORII AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ ORAZ WSZYSTKICH AEROKLUBÓW REGIONALNYCH (włączając okres międzywojenny).

Uzasadnienie: Klub Seniorów Lotnictwa zwracał się do Zarządu Głównego Aeroklubu w ub. r. z inicjatywą podjęcia starań o wydanie takiej książki. Klub Seniorów nie jest w stanie sam zrealizować tego projektu, ponieważ do wydania książki potrzeba jest: a) autorów, b) kredytów, c) wydawcy.

Ze swej strony KSL może jedynie wyłonić zespół autorów czy redaktorów, który podjąłby się opracowania takiej historii. Nie ma natomiast możliwości załatwiania całej sprawy bez poparcia ZG APRL.

Na powyższą propozycję Sekretarz Generalny APRL, po przeprowadzonej konsultacji z czynnikami miarodajnymi, dał nam odpowiedź, że na razie aktualna jest inna sprawa, mianowicie Inspektorat Lotnictwa ok. 1969 r. zamierza wydać książkę czy też album jubileuszowy, obejmujący całość lotnictwa polskiego od czasów przedwojennych począwszy, a kończąc na lotnictwie PRL. W książce tej będzie dość miejsca na historię lotnictwa sportowego w Polsce.

KSL uważa, że chociaż umieszczenie historii lotnictwa sportowego w wydaniu zbiorowym jest niezmiernie pożądane, to jednak nie wyczerpuje wszystkich potrzeb aeroklubu. W takim jubileuszowym wydaniu siłą rzeczy znajdują się przede wszystkim fakty najbardziej atrakcyjne, błyskotliwe, wyczynowe. Nam natomiast chodzi również o historię naszych szeregów, o historię wszystkich aeroklubów regionalnych, ich tworzenia się i pracy. A na to z pewnością nie będzie miejsca w wydaniu ogólnym.

Ponieważ prace nad wydaniem książki historycznej muszą potrwać kilka lat, widzimy potrzebę rozpoczęcia ich już dzisiaj. Bowiem im później zacznie, tym więcej szczegółów może być bezpowrotnie zapomnianych.

Z tego miejsca apelujemy do wszystkich aeroklubów regionalnych o pomoc w zbieraniu i przekazywaniu materiałów.

Powołana komórka (5—6 osób) miałaby za zadanie dać impuls tej pracy, ustalić formę, terminy, zadbać o wydawcę i kredyty, skoordynować naszą pracę z aeroklubami regionalnymi.

SAMOLOTY — DARY WOLFA MESSINGA I ELIZAROWA

Szanowny Panie Redaktorze!

W ostatnim czasie na łamach „Skrzydlatej Polski" dwukrotnie poruszono sprawę samolotu Wolf - Messinga. Oczekiwałem z nadzieją, że w tej sprawie wypowiedzą się przede wszystkim te osoby, które w tych czasach odbywały służbę w 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Ponieważ interesuję się tymi zagadnieniami od dawna, udało mi się wyjaśnić tę kwestię. Chciałbym tą drogą odpowiedzieć Eugeniuszowi Adamskiemu na list, zamieszczony w numerze 43 „SP" z ubiegłego roku. Sądzę, że zainteresuje to również i innych czytelników

Samolot Jak-1 M, dar prof. Wolf - Messinga, został początkowo przydzielony obecnemu ppłk. rez. Medardowi Koniecznemu. Samolot był oznaczony numerem bocznym 1—48, przy czym napis zamalowano. Po ukończeniu szkolenia przez drugą eskadrę z partii nowych samolotów, które wówczas przyszły, dowódca pułku latając na każdym z nich wybrał samolot oznaczony numerem bocznym 13 i na tym samolocie wymalowano ponownie napis. Samolot ten przydzielony został ówczesnemu chorążemu Jerzemu Czownickiemu, który ukończył szkolenie z najlepszym wynikiem. Napis ten wymalowany był białą farbą, tylko z lewej strony kabiny w trzech wierszach po rosyjsku o treści: „Ot polskowo patriota prof. Wolf - Meesinga polskomu lotcziku".

Chciałbym tu dodać, że samoloty malowane były na kolor stalowoszary z narzuconym komuflażem podobnego koloru, jednak o ciemniejszym odcieniu. Dolna powierzchnia skrzydeł, statecznika oraz kadłuba malowana była na kolor bladoniebieski. Na górnej i dolnej powierzchni skrzydeł oraz po obu stronach kadłuba namalowane były czerwone gwiazdy w białej obwódce. Taka sama gwiazda, lecz mniejszych wymiarów, namalowana była na ogonowym usterzeniu pionowym. Pod rurami wydechowymi lub z boku kabiny umieszczone były małe biało-czerwone szachownice. Między gwiazdą a statecznikiem poziomym farbą aluminiową namalowane były numery. Nie udało mi się dokładnie wyjaśnić na jakie kolory malowane były kołpaki śmigła w poszczególnych eskadrach. Na ten temat są tak sprzeczne zdania, że trudno przyjąć tę czy inną wersję.

Chciałbym również podać, że pułk „Warszawa" używał jeszcze jeden samolot — dar z następującą dedykacją: „Ot putiewowo obchodczika Elizarowa". Napis był umieszczony w sposób podobny do dedydacji Messinga, lecz kolorem czerwonym. Był to Jak-1 z numerem bocznym (prawdopodobnie) 40 Nie wiadomo kto latał na tym samolocie, jakie były jego losy, ani kim był ofiarodawca.

Wracając do samolotu Wolf-Messinga, można pokrótce wspomnieć o samym ofiarodawcy. Wolf - Messing wsławił się kiedyś w naszym kraju odkryciem sprawcy kradzieży wspaniałej brylantowej kolii, która zgineła w pałacu książąt Czartoryskich. Policja i detektywi nie zdołali wykryć sprawcy przestępstwa. W chwili kradzieży w pałacu znajdowała się tylko najbliższa rodzina i zaufana służba. Nie stwierdzono też włamania. Kiedy śledztwo nie dawało rezultatów, książe Czartoryski poprosił o pomoc telepatę Messinga. Po „wysłuchaniu" myśli zebranych stwierdził, że nie ma wśród nich sprawcy kradzieży. Odnalazł go w osobie dziesięcioletniego, niedorozwiniętego chłopca, syna jednego z pracowników pałacu. Chłopiec pod nieobecność gospodarzy wszedł do pokoju, gdzie na stole leżała kolia i ukrył ją w skórze niedźwiedzia wśród innych swoich „skarbów".

Messing przez wiele lat podróżował po świecie demonstrując swe umiejętności: „słuchania myśli, odnajdywania ukrytych przedmiotów, przekazywania informacji na odległość itp.". Demonstrował swe eksperymenty przed filozofami, fizykami, politykami. Między innymi przeprowadzał swe doświadczenia z Freudem, Einsteinem, Gandhim i Piłsudskim. W czasie wojny Messing uciekł z warszawskiego getta i przedostał się na terytorium Związku Radzieckiego. Przyjął obywatelstwo ZSRR i do dzisiejszego dnia zajmuje się popularyzacją telepatii.

Parę słów wyjaśnienia o samolocie Wolf-Messinga napisałem tu opierając się na danych uzyskanych od pilotów i mechaników pułku „Warszawa". Natomiast kilka zdań o Wolf - Messingu przytaczam za artykułem Dariusza Piątkowskiego, zamieszczonym w „Dzienniku Bałtyckim" nr 56 z marca ubiegłego roku. Dotychczas nie udało mi się skontaktować z D. Piątkowskim i niestety nie jestem pewny czy Wolf-Messing, o którym pisze D. Piątkowski, jest tym samym Wolf-Messingiem, który ofiarował samolot polskim lotnikom. Ponieważ interesuję się tymi zagadnieniami, byłbym bardzo wdzięczny tym, którzy pomogliby wyświetlić tę sprawę.

Zbigniew Luranc

SZCZEGÓŁY WALKI NAD GRÓJCEM

Szanowny Panie Redaktorze!

W nawiązaniu do listu, który ukazał się w „Skrzydlatej Polsce" (nr 8/815) z dnia 19. II. 1967 r.), a dotyczył walki powietrznej nad Grójcem, przekazuję następującą informacje: lotnikiem, który zestrzelił trzy samoloty w wymienionej walce trwającej w godz. 10.00 — 10.15 dnia 6—8 września 1939 r. (podana data 8. IX. 1939 r.), był pilot 161 eskadry III dywizjonu myśliwskiego ppor. **Czesław Główczyński**. Pilot ten na swym koncie posiada szereg innych zestrzeleń samolotów niemieckich, zarówno w Kampanii Wrześniowej jak i później we Francji — a następnie w Anglii, gdzie dosłużył się stopnia majora i był adiutantem Naczelnego Wodza generała Władysława Sikorskiego.

Wspomniany III dywizjon myśliwski był do czasu wojny w 1939 r. członem 6 pułku lotniczego we Lwowie, a 31 sierpnia 1939 r. przydzielony został do dyspozycji dowódcy Armii „Łódź", którą dowodził gen. dyw. Julian Rómmel.

Wiadomo mi o tym, że dowódca Armii Łódź z uznaniem odnosił się do postawy przydzielonej mu garstki lotników i nadał zarówno pilotom, jak i mechanikom, wiele odznaczeń bojowych za ich pełną bohaterstwa postawę w walce.

Znam nawet listę odznaczonych, z których niektórzy żyją, jak np. mjr Czesław Główczyński, a inni polegli bądź w Kampanii Wrześniowej bądź też za granicą. Do tej pory odznaczenia te nie dotarły jednak ani do tych, co żyją, ani choćby do rodzin tych, co polegli. Dla wyjaśnienia podaję, że gen. Rómmel jest obecnie pełnomocnikiem Ministerstwa Obrony Narodowej do spraw Kampanii Wrześniowej 1939 r. i odznaczenia te zweryfikował w 1964 r.

Wracam do szczegółów dotyczących walki powietrznej, stoczonej przez pilota Główczyńskiego z niemieckim bombowcami w rejonie Grójca.

Szosą grójecką ciągnął nasz rzut techniczny. Niemcy bombardowali go i ostrzeliwali z broni pokładowej. Byłem wówczas jedynym mechanikiem naszego dywizjonu. Przyleciałem na RWD z pil. kpr. Urbańczykiem z Widzewa k. Łodzi, który przygotował maszyny P-11c do lotu, w tym samolot pilota Główczyńskiego.

Czesław Główczyński wylądował na uszkodzonej maszynie P—11C („Pszczółce", jak ją nazywali Niemcy) przez pociski nieprzyjacielskie i eksplozję pozostałej reszty własnej amunicji, umieszczonej w kabinie tuż pod nogami pilota.

Nie miałem czasu porozmawiać z naszym bohaterem o szczegółach — częściowo sam widziałem tę walkę nad przedmieściami Grójca — bo o godz. 10.20 otrzymałem rozkaz udania się na lotnisko macierzyste — pole Widzew k. Łodzi — celem przygotowania do lotu pozostawionych tam i uszkodzonych w walkach Pezeteli oraz zabrania drugiego rzutu ziemnego. Pierwszym samochodem udałem się więc do Łodzi, wraz z pchor. pilotem Kornickim, któremu przygotowałem P—11C do lotu. Samolot nie był jednak w pełni sprawny i miał uszkodzony silnik oraz przestrzelone śmigło, mimo to pchor. Kornicki, późniejszy dowódca 317 i 303 polskiego dywizjonu myśliwskiego w Anglii, wystartował do lotu do Grójca i nawe był zaangażowany w walce z nieprzyjacielem. Loty bojowe naszego dywizjonu trwały do 17 września 1939 r.

W czasie nalotu niemieckich bombowców na kolumnę techniczną III dywizjonu w rejonie Grójca zgineło wielu naszych kolegów — żołnierzy lotników.

Zwracam się tą drogą do mieszkańców Grójca o roztoczenie opieki nad ich grobami. Przy okazji wymieniam kilku żołnierzy 162 eskadry myśliwskiej, którzy zginęli w Grójcu: pil. kpr. **Tadeusz Andruszko**, pil kpr. **Krzyszkowski**, pil. kpr. **Węgliński** (wszyscy ze Szkoły Podoficerskiej Lotniczej dla Małoletnich, rocznik 1936/39, oraz kierowca st. szer. **Lach**. Ciężko ranny został ppor. pil. **Szubert**, któremu pierwszej pomocy udzielił plut. pil. **Marian Domagała**.

Jako ciekawostkę podaję, że mjr Cz. Główczyński swe wrażenia z akcji bojowych przedstawił m. in. w artykule „I znowu będzie to samo niebo", umieszczonym w czasopiśmie „Polska Walcząca" wydanym we Francji w marcu 1940 r.

Z poważaniem

Józef Żubrzycki

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

JAN OKULICZ

PODPUŁKOWNIK pilot I klasy, oblatywacz, wereran 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Urodził się 7 kwietnia 1925 roku w Białowieży. Do szkoły podstawowej uczęszczał w Białowieży, później do gimnazjum w Wilnie. W latach 1939—1943 przebywa w Związku Radzieckim, w Środkowej Azji, w miejscowości Jangi-Jul. W maju na wieść o formowaniu 1 dywizji piechoty im. T. Kościuszki zgłasza się do jangijulskiego „wojenkomatu". Zaopatrzony w odpowiednie dokumenty wyjeżdża do Taszkientu, stąd zaś do Moskwy. W Sielcach nad Oką zjawia się w czerwcu 1943 roku. Tu otrzymuje przydział najpierw do grupy zwiadowczej przy sztabie 1 dp, a następnie zostaje zakwalifikowany do lotnictwa.

W końcu lipca 1943 roku wyjeżdża do Grigoriewskoje do 1 polskiej samodzielnej eskadry myśliwskiej. Najpierw jest silnikowym samolotu, następnie kolejno mechanikiem i starszym mechanikiem. Obsługuje w różnym czasie kolejno samoloty chor. pil. Władysława Suszka, por. pil. Witolda Kalinowskiego i dowódcy pułku ppłka pil. Jana Tałdykina. W okresie zimy 1943—1944 przeniesiony w grupie technicznej z lotniska Grigoriewskoje na lotnisko Wołosowo koło Sierpuchowa. Lotnisko to miało pas startowy z cegieł, co umożliwiało kursantom - pilotom szkolenie niezależnie od warunków atmosferycznych.

Wiosną 1944 roku awansowany do stopnia kaprala, jesienią, już w Zadybiu Starym, do stopnia plutonowego, wiosną 1945 roku do stopnia sierżanta.

Jan Okulicz jako mechanik samolotu przechodzi cały szlak bojowy 1 plm od Grigoriewskoje do Berlina. W 1946 roku w stopniu sierżanta na etapie technika klucza zostaje zdemobilizowany.

W latach 1946—1947 pracuje w porcie gdyńskim jako konwojent transportów. W czerwcu 1947 roku wstępuje do Cywilnej Szkoły Pilotów w Ligotce Dolnej. W sierpniu tegoż roku kończy kurs pilotażu i otrzymuje dyplom pilota. W październiku 1947 roku ochotniczo wstępuje do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Jako sierżant podchorąży odbywa przeszkolenia na samolotach wojskowych i jako instruktor pozostaje w dęblińskiej Szkole Orląt. 5 września 1948 roku na lotnisku Okęcie promowany przez marszałka Żymierskiego do stopnia chorążego pilota. W 1950 roku awansowany do stopnia podporucznika. W styczniu 1952 roku przyjmuje propozycję dowódcy lotnictwa i zostaje pilotem oblatywaczem. W październiku 1965 roku awansowawany do stopnia podpułkownika. Oblatywał kolejno następujące typy samolotów: CSS-13, „Junak-2", „Junak-3", TS-8 „Bies", Jak-12 A, Jak-12M, PZL-101 „Gawron", PZL-102 „Kos", MD-12, AN-2.

Ogółem wylatał 3530 godzin. W dzienniku lotów zanotował ostatnio 7660 lotów.

Odznaczenia: Medal „Zasłużonym na polu chwały", medale „Za Berlin", „Za Warszawę" — polskie i radzieckie, medal „Za Odrę, Nysę, Bałtyk", Srebrny Krzyż Zasługi, „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny" — medal brązowy i srebrny, medal 10-lecia Polski Ludowej.



Jan Okulicz, zdjęcie z 15.X.1943 roku, wykonane na lotnisku w Grigoriewskoje.

Z archiwum autora

(RAJ. KUL)

ISKRA — KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

INGOLF SELLE — 153 Teltow, Elsterstr. 1, Niemiecka Republika Demokratyczna. Ma lat 20 i interesuje się lotnictwem. Szczególnie interesuje się sportem lotniczym i techniką lotniczą. Pragnie korespondować z koleżankami z Polski o podobnych zainteresowaniach.

*

ROMAS CZEPAITIS — Radwiliszkis, ul. Darbininku 6, Litewska SRR, Związek Radziecki. Ma lat 19, jest pilotem szybowcowym, spadochroniarzem i modelarzem. Jest stałym czytelnikiem "Skrzydlatej Polski". Chciałby pogłębiać swoje wiadomości o lotnictwie poprzez korespondencję z koleżankami i kolegami z Polski, Czechosłowacji i innych krajów. Interesuje się literaturą lotniczą i w związku z tym, pragnąłby poprzez korespondencję nawiązać również kontakty, umożliwiające mu zakup takiej literatury. Języki — litewski, rosyjski, polski.

*

STANISŁAW DEKONDY — Strzeszkowice, pow. Bełżyce, woj. lubelskie. Jest uczniem piątej klasy szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem, zbiera znaczki lotnicze i pocztowe. Zajmuje się budową modeli samolotów. Chciałby korespondować na tematy lotnicze.

*

PIOTR MĄCZNIK — Stalowa Wola, ul. Staszica 3 m. 6, woj. rzeszowskie. Jest uczniem klasy szóstej szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem, głównie wojskowym. Zbiera książki o tematyce, lotniczej, modele plastykowe oraz zdjęcia samolotów i śmigłowców. Chciałby korespondować z kolegami i koleżankami z kraju i zza granicy. Języki obce — rosyjski i niemiecki.

LEKARZ ODPOWIADA

ZENON WOJCIK — WARSZAWA. Są trzy główne czynniki, które określają tolerancję ustroju ludzkiego w warunkach współczesnych lotów: 1) wielkość przyspieszenia, 2) czas narastania przyspieszenia do szczytowego poziomu, 3) ułożenie badanego względem kierunków przyspieszenia. Można powiedzieć, że siły działające pod kątem prostym do kręgosłupa są lepiej znoszone niż wzdłuż jego osi. Pod wpływem działania tych sił dochodzi w ustroju pilota do szeregu zaburzeń, które najczęściej dotyczą pracy serca i ukrwienia poszczególnych narządów. Przyczyną tych objawów są przede wszystkim przemieszczenia masy krwi. Krew gromadzi się w dolnych odcinkach ciała, tym samym dochodzi do niedotlenienia mózgu i siatkówki. Przyspiesza się akcja serca i częstość oddychania. Dotychczasowe badania wskazują jednak, że świadomość oraz zdolność spostrzegania i odczytywania testów jest stosunkowo mało zmieniona. Badania tego rodzaju mają szczególnie duże znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa lotów. Nic więc dziwnego, że na całym świecie trwają badania nad wpływem przyspieszeń na ustrój ludzki. Do tego celu służy wirówka lotnicza. Umożliwia ona badanie skojarzonego wpływu podłużnych i poprzecznych przyspieszeń i obniżonego ciśnienia atmosferycznego. Celem badań jest opracowanie środków zwiększających tolerancję ustroju pilota na przyspieszenia. Odpowiednio skonstruowane ubiory ograniczają przemieszczania się krwi i narządów, zabezpieczając przed skutkami działania przyspieszeń. Niektóre z nich umożliwiają znoszenie przyspieszeń nawet do 23 g w ciągu 2—4 sek.

RYSZARD CZURYŁO — HRUBIESZÓW. Odpowiedni trening drogą ukierunkowanych ćwiczeń fizycznych na specjalnych przyrządach gimnastycznych, nauczanie metod kontrolowanego oddychania i odpowiedniego używania mięśni klatki piersiowej i brzucha, wypracowywanie odpowiednich ruchów w warunkach działania przyspieszeń — wszystko to przyczynia się do podnoszenia odporności pilota na przyspieszenia. Wiele badań wskazuje na skuteczność stopniowania treningu początkowo statycznego, a następnie dynamicznego na przyrządach gimnastycznych i wirówce.

BARBARA KOŁODZIEJCZYK — WARSZAWA. Z jadłospisu personelu latającego należy bezwzględnie wykluczyć napoje alkoholowe, które spalając się w ustroju zużywają bardzo dużo tlenu i wybitnie przyspieszają występowanie objawów niedotlenienia. Odpowiednie żywienie to jeden z ważnych czynników, który zapewnia personelowi latającemu potrzebne warunki fizyczne i psychiczne do wykonywania lotów. Jest więc rzeczą słuszną, aby piloci zapoznali się z higieną żywienia i stosowali się do jej wskazuń.

ADAM KOPEC — STRZEMIESZYCE, POW. BĘDZIN. Praca pilota wymaga dobrego stanu zdrowia. Dlatego kandydaci do Oficerskiej Szkoły Lotniczej muszą być poddani dokładnym badaniom. Kandydaci muszą mieć przede wszystkim dobry wzrok, dobry słuch oraz właściwą budowę ciała. Wada wzroku przekreśla starania o dopuszczenie do lotów. Zagadnienie wpływu wysokości na narząd wzroku łączy się ściśle ze zmianami występującymi w całym ustoju na większych wysokościach, w związku z obniżeniem ciśnienia parcjalnego tlenu w otaczającym powietrzu. Badania zmian czynnościowych oka dotyczy jego funkcji: ostrości wzroku, rozpoznawania barw, pola widzenia i akomodacji oraz mylnych interpretacji wrażeń wzrokowych, powstających w czasie lotu na wysokości i na skutek przeciążeń.

EDWARD S. — JANOW LUBELSKI. Analiza pracy pilota wskazuje, że zawód ten prócz odpowiedniej sprawności fizycznej wymaga dobrego rozwoju psychicznego. Przydatność lotnicza pilota to taki stan dyspozycji psychicznej, który powoduje, że określone bodźce oraz zmiany otoczenia wywołują odpowiednie reakcje pod względem czasu i jakości. Normalny rozwój takich cech indywidualnych i dyspozycji psychicznych jak: zdecydowanie, opanowanie, odwaga, energia, szybkość i giętkość myślenia, podzielność uwagi dobra pamięć i dobra spostrzegawczość gwarantują pilotowi pomyślne wykonanie zadań lotniczych. Z drugiej strony praktyka wykazuje, że większość trudności w prawidłowym wykonaniu czynności w locie spowodowana jest nieodpowiednim rozwojem cech psychicznych.

Systematyczna gimnastyka i różne gry sportowe dają dobre samopoczucie i poprawiają kondycję fizyczną. Wywiera to korzystny wpływ na ogólną wydajność pracy pilota.

Dr med. HENRYK KLIMEK

RYCZAŁTY DLA INSTRUKTORÓW

Aeroklub Kielecki przyjmie dwóch instruktorów szybowcowych z uprawnieniami I lub II klasy na ryczałt w miesiącach lipcu i sierpniu br. Wynagrodzenie miesięczne 2 000 zł oraz całodzienne wyżywienie.

Zgłoszenia należy kierować pod adresem: Aeroklub Kielecki — Masłów — lotnisko (do dnia 15 czerwca br.)

POCZTA LOTNICZA

LIMY

Janusz Stańczak — Iława. O rodzinie MiG-ów pisaliśmy już wielokrotnie w „Skrzydlatej". Lim-1 to MiG-15, Lim-2 to MiG-15 bis, Lim-5 to MiG -17. Oznaczenie Lim nosiły samoloty produkowane w swoim czasie w kraju z licencji radzieckiej. O historycznych samolotach konstrukcji P. Suchoja (m. in. Su-2, Su-3) — napiszemy.

LICENCJA RADIOMODELARZA

Mariusz Kudło — Jarosław. Nie będąc uczestnikiem modelarni APRL lub LOK można uzyskać licencję radiomodelarską np. poprzez Centralny Klub Radiomodelarzy LOK (Warszawa, ul. Chocimska 14). Przewodniczącym tego klubu jest mjr inż. Piotr Mroziński z Działu Łączności ZG LOK.

PŁAT MIĘKKI

Bolesław Maślanka — Dębniki, pow. Strzelin. Loty amatorskie na szybowcu z miękkim płatem typu „Rogallo" są możliwe, ale mogą być niebezpieczne. Mimo swej prostoty płat tego typu nasuwa szereg trudności konstrukcyjnych, związanych np. z małym zapasem stateczności podłużnej, łatwością przeciągnięcia, wypełnieniem powłoki powietrzem w różnych stanach lotu itp. Radzimy rozpocząć szkolenie lotnicze w aeroklubie. Mając 17 lat może już Kolega być pilotem szybowcowym.

MASA CZY SIŁA?

Stanisław Bruski z Gdyni nadesłał krótki list, w którym pisze, że w „SP" nr 15 z br. w dziale „Rakietą po świecie, w notatce „Ile waży astronauta?" w mianie liczby podano kg. Zdaniem naszego Czytelnika chodzi tutaj nie o masę, lecz o siłę, a więc należało podać w kG lub wg układu SI — w niutonach. (N)

WOJSKOWY PRZEGLĄD LOTNICZY

„Jakie są warunki prenumeraty „Wojskowego Przeglądu Lotniczego"? Miesięcznik ten w ogóle nie ukazuje się w naszym mieście w sprzedaży, a że jest on bardzo ciekawym pismem, chciałbym zapytać, w jaki sposób mogę go otrzymać?" — Pisze **Eugeniusz Tarsiewicz z Pisza.**

„Wojskowy Przegląd Lotniczy" jest miesięcznikiem wydawanym przez Inspektorat Lotnictwa. Adres redakcji: — Warszawa 69, skrytka pocztowa 43.

Wpłaty na prenumeratę „Wojskowego Przeglądu Lotniczego" przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Wpłat dokonywać można również na konto PKO nr 1—6—100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23.

Wpłaty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Cena prenumeraty: kwartalnie — 21 zł, półrocznie — 42 zł, rocznie — 84 zł.

ZBIERAMY ZNACZKI

REPUBLIKA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Wydano tu 3-znaczkową serię lotniczą pod nazwą „Zdobywanie Księżyca". Na znaczku za 130 fr. przedstawiony jest „Surveyor", na drugim znaczku za 130 fr. — „Łuna-9" i na znaczku za 200 fr. — ilustracja z książki Verne'a.

*

UMM AL QIWAIN. Ukazała się tu seria poświęcona stuleciu VIT. Na znaczkach za: 5, 10, 25, 50, 75 np.



1, 2, 3 i 5 przedstawione są satelity komunikacyjne. Wydano również blok ze znaczkami 1 i 2 r.

*

WIETNAMSKA REPUBLIKA DEMOKRATYCZNA. Z okazji zestrzelenia 1 500 samolotu amerykańskiego nad terytorium Wietnamu Północnego wydano tu znaczek za 12 xu z reprodukcją płonącego samolotu.

*

ZSRR. Ukazała się tu seria „Badania Kosmiczne". Seria składa się z 3 znaczków o wartości po 6 kop.: na pierwszym — psy Ugołok i Wietierok, które przebywały w Kosmosie od 22.II. do 16.III.1966 r.; na drugim znaczku przedstawiono proporzec i medal, który 1.III.1966 r. zrzucono na Wenus. Wreszcie na trzecim znaczku, który reprodukujemy, przedstawiono „Łunę-10", która 3.IV. 1966 r. osiadła na Księżycu.

Bogusław Kurowski

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za każdy 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4053 T-52

RADZIECKI ODRZUTOWIEC PASAŻERSKI

Na zdjęciach widzimy fragment montażu końcowego seryjnie produkowanych nowych radzieckich odrzutowców pasażerskich Tu-134 oraz pierwszy oblot fabryczny jednej z tych maszyn. Samoloty Tu-134 są obecnie produkowane w charkowskich zakładach lotniczych. Warto dodać, że w tych zakładach zbudowano dobrze znany odrzutowiec Tu-104.

Tu-134 zabiera 73 pasażerów, rozwija prędkość przelotową 850—920 km/h, ma pułap roboczy ok. 11 000 m i może przewozić ładunek handlowy — 7,5 T.

Foto: APN





NAJNOWSZE WIROPŁATY BRYTYJSKIE

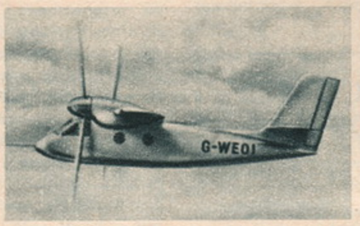
Brytyjskie zakłady Westland opublikowały pierwsze dane na temat śmigłowca WG-13 i zmiennopłatów WE-01 i WE-02.



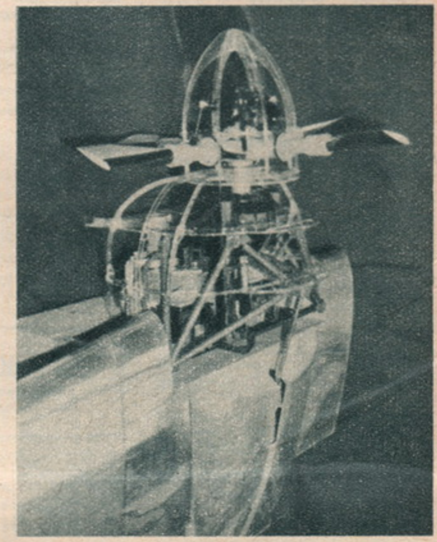
WE-02, to większa wersja zmiennopłata transportowego, o prędkości do 610 km/h, dla 80 pasażerów. Rozwiązanie wirników i napędu — jak w WE-01. Pierwszy lot — w 1975 r.



WG-13, to szybki śmigłowiec uniwersalny z 2 silnikami turbinowymi. Prototyp ma latać w 1969 r., a wejście do służby przewidywane w 1972 r.



WE-01 będzie szybkim zmiennopłatem transportowym krótkiego zasięgu. Wirnik przestawiany w zakresie 90°. 4 silniki (sprzężone parami). Ma przewozić 6 pasażerów z prędkością 460 km/h. Pierwszy lot w 1971 r.



Makieta w skali 1:1 pokazująca człon napędowy zmiennopłata WE-01 z silnikami i wirnikiem — śmigłem o dużej średnicy.

ODRZUTOWY SAMOLOT MYŚLIWSKI F-102A „DELTA-DAGGER"

Przekrój perspektywiczny przedstawia 1-miejscowy myśliwski samolot przechwytujący USA Convair F-102A. Prototyp oblatano 20.XII.1954 r. Wszedł do służby latem 1956 r. Silnik J-57P35 o ciągu 7 800 kG z dopalaniem, lub J-67 o ciągu 6 800 kG (11 000 kG z dopalaniem), albo J-75 o ciągu 9 500 kG z dopalaniem.

Rozpiętość — 11,64 m, długość — 20,81 m, pow. nośna — ok. 65 m². Ciężar całkowity — ok. 14 500 kG. Prędkość max. M = 1,5, pułap — 18 000 m, zasięg — 1 800 km.

Uzbrojenie: 6 pocisków kierowanych „Falcon" (ciężar 50—55 kG; zasięg — 6,4 km) lub pociski niekierowane.

Oznaczenia: 1 — dysza prędkościomierza, 2 — osłona z dielektryku, 3 — główna antena radarowa, 4 — antena odbiornika ILS, 5 — wyposażenie, 6 — system kierowania ogniem, 7 — osłona, 8 — pobór ciśnienia statycznego, 9 — spływ warstwy przyściennej, 10 — osłona ze stopu magnezowego, 11 — wręga szczelna, 12 — regulator ogrzewania oszklenia, 13 — fotel wyrzucany, 14 — wciągnik osłony kabiny, 15 — oparcia stóp w fotelu, 16 — zawór redukcyjny, 17 — przesłonki wypływu powietrza, 18 — hermetyzacja kabiny, 19 — podwozie przednie, 20 — wciągnik hydrauliczny, 21 — osłona komory podwozia, 22, 28 — osłona komory wyposażenia elektronicznego, 23 — osłona komory pocisków rakietowych, 24 — boczne osłony komory pocisków kierowanych, 25 — pociski niekierowane 70 mm ze składanym usterzeniem, 26 — pociski „Falcon", 27 — wciągnik osłon, 29 — antena systemu rozpoznawania, 30 — rozdzielenie kanałów wlotowych powietrza do silnika, 31 — turbina awaryjna, 32 — instalacja hydrauliczna, 33 — ramy, 34 — wlot do silnika, 35, 58, 59, 60, 61 — węzły mocowania, 36 — zbiornik oleju, 37, 38 — sprężarka, 39 — przelot powietrza, 40 — powietrze dla systemu przeciwoblodzeniowego, 41 — komora spalania, 42 — turbina 3-stopniowa, 43 — wtrysk paliwa do komory dopalacza, 44 — regulacja dyszy, 45 — komora agregatów pomocniczych, 46 — generator prądu zmiennego, 47 — ekran z tytanu, 48 — hamulce aerodynamiczne, 49 — ster kierunku konstrukcji komórkowej, 50 — antena, 51 — dielektryk (50, 51 — anteny: systemu rozpoznawania UKW, krótkofalowa, kierunkowa i bierna), 52 — owiewka „prawa pól", 53 — wskaźnik neutralnego położenia stero-lotek, 54 — wziernik do napędu stero-lotek, 55 — napęd zewnętrznej stero-lotki, 56, 57, 66 — krawędź przednia, 62 — część dźwigara z tytanu, 64, 65 — żebra, 67 — wypełniacz komórkowy, 68, 71, 71A — zakończenie płata, 69 — światła nawigacyjne, 70 — krawędź tylna (konstrukcja komórkowa), 72, 73 — zbiornik paliwa, 74 — wzierniki do zaworów, 75 — system drenażowy, 76 — odejmowane osłony systemu paliwowego, 77 — podwozie główne, 78 — składany zastrzał, 79 — wciągnik hydrauliczny, 80, 81 — osłona podwozia, 82 — punkty podwieszania samolotu, 83 — spadochron hamujący, 84 — główne podziały technologiczne. (Wg „Swierchzwukowyje samoloty").

